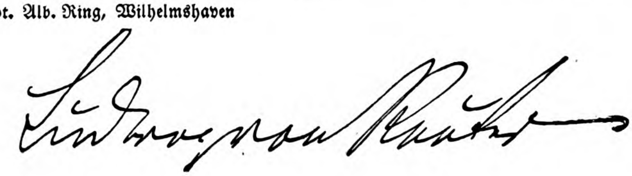
Reuter
Scapa Flow

L. C. MISSION
EUROPEAN BUYING PROJECT



Phot. Alb. Ring, Wilhelmshaven



Scapa Flow

Das Grab der deutschen Flotte

Von

Vize-Admiral von Reuter

72.—76. Tausend

v. Hase & Koehler-Verlag · Leipzig

Druck Breitkopf & Härtel, Leipzig

Vorwort

In Nachstehendem soll versucht werden, dem mehrfach geäußerten Wunsch nach einer Schilderung der die letzten Lebensmonde der deutschen Hochseeflotte ausfüllenden Begebenheiten, insbesondere ihrer Versenkung gerecht zu werden.

Die politische Lage des Reiches machte mir Zurückhaltung und Beschränkung auf das Wesentliche zur Pflicht; von Schönfärberei habe ich mich ferngehalten. In der Darstellung ist der in seinen Einzelheiten bisher wenig bekannt gewordene erste, die Ereignisse vom Waffenstillstands-Abschluß bis zur Versenkung umfassende Zeitabschnitt eingehender behandelt; der zweite, nur der Rechtfertigung der Versenkung dienende Teil beschränkt sich in der Hauptsache auf die Wiedergabe meiner zu diesem Zweck verfaßten Berichte und Kundgebungen.

Die Richtlinien und Beweggründe, nach denen die deutsche und die feindlichen Regierungen in der Behandlung des Internierungsverbandes verfahren haben, sind mir bis heute nicht offenbar geworden; so habe ich zuweilen meine Überlegungen und Schlüsse auf Grundlagen aufbauen müssen, die vielleicht von den Eingeweihten nicht immer als zutreffend anerkannt werden können. Jedenfalls haben solche etwaigen Irrtümer das Geschehen in Scapa Flow nicht wesentlich beeinflußt.

Abgesehen von der Versenkung selbst, hat die Internierungszeit keine dramatischen, in ihrer Größe hinreißenden Ereignisse aufzuweisen; Alltagskämpfe sind es, die aber um deswillen

von Bedeutung sind, weil sie über das Streben, die Flotte dem Reich zu erhalten, und als das hoffnungslos geworden war, auch noch über den letzten Schritt zur Wahrung von des Reiches Wohlfahrt und Ansehen ihre Schatten geworfen haben. —

Besonderer Dank gebührt dem Verlag und den Herren Vizeadmiral v. Ammon und Fregattenkapitän Brehmer für ihren sachkundigen Rat bei der Abfassung des Buches, sowie den Herren Kapitän zur See Oldekop und Marine-Kriegsgerichtsrat Lösch für das mir zur Verfügung gestellte Material und Tagebuch.

Sauernitz, Frühjahr 1921.

Ludwig v. Reuter,
Vizeadmiral a. D.

Inhaltsverzeichnis

Anhang

Verzeichnis der Abbildungen

1. Kapitel

Vom Abschluß des Waffenstillstandes bis zum Ankern auf dem Firth of Forth

Am 10. November war in Wilhelmshaven bekannt geworden, daß mit den Ententemächten der Waffenstillstand zum Abschluß gelangt sei. Unter einer Reihe von Artikeln, die das Unschädlichmachen der deutschen Streitkräfte zu Lande und zu Wasser betrafen, kam für die Hochseeflotte, ihre uns hier nur interessierenden Linienschiffe, Kreuzer und Torpedoboote, der Artikel 23 der Waffenstillstandsbedingungen in Frage. Er lautet:

„Die Kriegsschiffe der deutschen Hochseeflotte, welche die Alliierten und Vereinigten Staaten bezeichnen, werden sofort abgerüstet und alsdann in neutralen Häfen oder in deren Ermangelung in Häfen der alliierten Mächte interniert. Die Häfen werden von den Alliierten und den Vereinigten Staaten bezeichnet werden. Sie bleiben dort unter der Überwachung der Alliierten und Vereinigten Staaten, es werden nur Wachkommandos an Bord belassen.

Die Bezeichnung der Alliierten erstreckt sich auf:

6 Panzerkreuzer,

10 Linienschiffe,

8 kleine Kreuzer (davon 2 Minenleger),

50 Zerstörer der neuesten Typen.

Alle zur Internierung bezeichneten Schiffe müssen bereit sein,

die deutschen Häfen sieben Tage nach Unterzeichnung des Waffenstillstandsvertrages zu verlassen. Die Reiseroute wird ihnen durch Funkspruch vorgeschrieben."

Die Nichterfüllung der Waffenstillstandsbedingungen würde von den Alliierten mit der Besetzung von Helgoland beantwortet werden. Einige Tage später wurde in Wilhelmshaven verbreitet, daß auch die der Nordseeflußmündungen angedroht sei. Wenn dieser Nachricht auch nur der Wert eines Gerüchtes beigemessen werden konnte, so konnte es bei dem von der Entente beliebten und damals schon erkannten Verfahren der allmählichen Steigerung der Bedingungen doch früher oder später zur Wahrheit werden. So hat das Gerücht wohl nicht verfehlt, auf die Entschlüsse zur Überführung der Hochseeflotte nach dem Firth of Forth eine Wirkung auszuüben.

Aus der bedingten Fassung der Bestimmungen über die Internierung in neutralen oder alliierten Häfen ging die mala fides der Entente klar hervor: es war bei dem Drucke, den die Entente auf die neutralen Staaten ausüben konnte und auch ausgeübt hat, gegeben, daß sie keine neutralen Häfen für die deutschen Schiffe finden würde. Sie hat, abgesehen von Spanien, dessen Häfen für unsere Schiffe nicht in Frage kommen konnten, es nicht einmal der Mühe für wert gehalten, sich um die Bereitstellung neutraler Häfen zu bemühen. Sie glaubte wohl, sich diese Unterlassung der deutschen Regierung gegenüber leisten zu können. Auch die Anfrage bei der spanischen Regierung war so gehalten, daß der Wunsch nach Ablehnung herausgelesen werden konnte. Die Entente hat mit dem Festlegen der deutschen Schiffe in Scapa Flow mit Vorbedacht die Bedingungen des Waffenstillstandes unerfüllt gelassen.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Zur Beschleunigung der geforderten Abrüstung wurden die Schiffe der Hochseeflotte, entsprechend ihrer Stationszugehörigkeit, auf Häfen der Nord- und Ostsee verteilt. Die deutsche Marineleitung glaubte, daß die Schiffe von diesen Häfen aus — einzeln oder in Gruppen — den Marsch nach den neutralen Häfen, die in Dänemark, Schweden, Norwegen und Holland vermutet wurden, würden antreten können. — Für die Abrüstung und für die Überführung in diese Häfen mußten die Offiziere der Schiffe, die sich bis auf wenige Ausnahmen infolge ihrer Ablehnung durch die Mannschaften oder bei dem Hissen der roten Flagge von Bord begeben hatten, wieder in ihren Dienst eingesetzt werden. Voraussetzung war, daß ihnen ein gewisses Maß an Autorität zugesichert werden konnte, daß die Mannschaften nicht weiter Offiziere ablehnten und daß deren Verhältnis zu den regierungsseitig eingesetzten Soldatenräten ihrem Offizierstandpunkt entsprechend geregelt wurde. Der Flottenleitung gelang es, mit dem 21er Ausschuß in Wilhelmshaven ein Abkommen zu treffen: die Offiziere behielten nach ihm allein die seemännische Führung der Schiffe, in Angelegenheiten des inneren Dienstes hingegen mußte die Mitwirkung der Soldatenräte in Kauf genommen werden; in ihren eigenen Angelegenheiten wurde den Offizieren Unabhängigkeit von den Soldatenräten zugesichert; den Mannschaften wurde das Recht, Offiziere selbständig abzulehnen, entzogen. Schon während diese Verhandlungen im Gange waren, hatte sich der überwiegende Teil der Offiziere an Bord seiner Schiffe zurückgefunden: entweder aus einem übermächtigen Pflichtgefühl heraus, oder weil er von den Besatzungen um Rückkehr gebeten worden war. Diesen waren in solchen Fällen die Unordnung an Bord und das häufig

wüste Treiben der Soldatenräte, deren Unfähigkeit, den komplizierten Dienst an Bord zu leiten, offen zutage lag, zuwider geworden. Daß die Abmachungen der Flottenleitung nicht von allen Schiffen anerkannt oder auf die Dauer gehalten worden ist, bedarf kaum der Erwähnung. Infolge der allgemeinen Arbeitsunwilligkeit schritt die Abrüstung der Schiffe nur langsam vorwärts, von irgendeiner Sorgfalt bei der Bergung der von Bord geschafften Ausrüstungsgegenstände war keine Rede; es sprach für die Güte unserer Marinemunition, daß durch ihre unvorschriftsmäßige Behandlung nicht eine Katastrophe heraufbeschworen worden ist.

In die Abrüstung fiel die neue, von der Entente im Waffenstillstandsabschluß noch nicht gestellte Forderung der Überführung der deutschen Schiffe in einen englischen Hafen, um in ihm die Ausführung der vertraglich ausbedungenen Abrüstung einer Prüfung zu unterziehen. Ob und inwieweit die deutsche Regierung sich dieser neuen Forderung entgegengestellt hat, ist nicht bekannt geworden; die der englischen Flottenleitung vom Chef zugestellten Gegenvorstellungen blieben unberücksichtigt. Diese neu gestellte Forderung zwang zu einer Wiederzusammenziehung der deutschen Schiffe auf der bei Wilhelmshaven gelegenen Schilligreede. Von hier sollten sie von dem ältesten Kommandanten geschlossen nach dem Firth of Forth überführt werden; einige Tage später wurde englischerseits für die Überführung der Schiffe ein Admiral verlangt.

Die Forderung, die unbesiegte deutsche Hochseeflotte nach einem Hafen des Feindes zu überführen, stellte das Offizierkorps dieses Verbandes vor eine neue, eigenartige Aufgabe. Es wurde eine Dienstleistung von ihm verlangt, die außerhalb

der durch Beruf und Stand übernommenen Pflichten lag. Sie stellte die Offiziere vor eine Gewissensfrage von außerordentlicher Bedeutung und Schwere! Die Lösung dieser Frage mußte jedem Offizier selbst überlassen bleiben. Gewiß kann der höchste Vorgesetzte in dem Sinne, wie er persönlich die Frage gelöst hat, Gehorsam von seinen untergebenen Offizieren fordern, doch kann in solchem Falle dem Offizier das Recht, ihn zu verweigern, nicht abgesprochen werden.

Die Beantwortung der Frage war davon abhängig, wie der einzelne Offizier den Begriff „Ehre" verstand: ist die Ehre des Offiziers ein Ding an sich oder ist sie mit dem Staatswohl verbunden, diesem untertan? Beiden Auffassungen muß gleiche Berechtigung zuerkannt werden. Für beide sind Vorgänge in der Geschichte des preußischen Offizierkorps vorhanden. Für die erstere sei angeführt: das Verhalten des von der Marwitz, der im Siebenjährigen Krieg den Befehl Friedrichs des Großen, das Schloß Hubertusburg zu plündern, als gegen seine Ehre verstoßend ablehnt; er quittierte den Dienst. Für letztere: der Vertrag von Tauroggen, den York mit dem Feind, dem Russen, abschließt; das preußische Offizierkorps forderte vom König, York vor ein Ehrengericht zu stellen; der König lehnte das ab.

Ich persönlich entschied mich, als die Frage durch Anforderung eines Admirals für Überführung des Verbandes nach dem Firth of Forth für mich brennender geworden war, dafür, daß die Ehre in diesem Falle dem Staatswohl zu dienen habe. Die Besetzung von Helgoland und der Nordseeflußmündungen hielt ich für so schwerwiegend, daß gegenüber dieser Schädigung des Deutschen Reiches, wenn ich sie verhindern konnte, meine Person keine Rolle spielen durfte.

Daß bei Besetzung der Nordseeflußmündungen und Helgolands die Entente außerdem noch die deutsche Flotte in Beschlag nehmen würde, und daß dies unter Berücksichtigung der durch die Revolution unter den Mannschaften der Hochseeflotte geschaffenen Stimmung und Zustände nicht verhindert werden könnte, stand für mich außer Frage.

Zunächst forderte die Entente nur, daß die Hochseeflotte zur Prüfung ihrer Entwaffnung nach einem englischen Hafen überführt würde. Von dort aus sollte sie zur Internierung in neutrale Häfen entlassen werden. Daß den zu überführenden Schiffen die Überfahrt nach England zu einer Falle werden würde, war bei der englischen Sinnesart vorauszusehen. Voraussicht ist jedoch kein Beweis. Der Beweis, daß wir betrogen werden sollten, mußte erst tatsächlich erbracht werden. Der Betrug konnte uns die Freiheit des Handelns zurückgeben: wir konnten dann mit unseren Schiffen machen, was wir wollten, wir konnten sie auch versenken. Die Schiffe vor dem Auslaufen nach England zu versenken, war leider bei der Sinnesart ihrer Besatzungen und bei dem Verlust jeglicher Autorität des Offiziers praktisch ausgeschlossen. Die Zeit konnte jedoch vieles ändern und bessern.

Lehnte das Offizierkorps seine Beteiligung an der Überführung nach England ab und verließ die Schiffe, so wurden sie von den Besatzungen in ihrer Abneigung gegen den Wiederausbruch des Krieges entweder selbst zum Feind gefahren oder ihm im deutschen Hafen ausgehändigt. In beiden Fällen erschien es ausgeschlossen, daß die Entente nicht sofort die billige Gelegenheit wahrgenommen hätte, die Schiffe in ihren endgültigen Besitz zu überführen. Die revolutionären deutschen Besatzungen hätte sie von Bord gejagt. Ihre Presse würde

dann wohl aller Welt verkündet haben, daß der englische Admiral, infolge Pflichtvergessenheit der deutschen Seeoffiziere, die ihre Schiffe verlassen hätten, zu seinem Bedauern gezwungen gewesen sei, die deutschen Schiffe zu besetzen, da sie keinesfalls in Händen meuternder Matrosen hätten gelassen werden können. Ein großer Teil der deutschen Presse hätte ohne Zweifel in das gleiche Horn gestoßen. Die Presseäußerungen hätten freilich den Seeoffizier unbeeinflußt gelassen. Für ihn mußte allein der Trieb leitend sein: was auch mit den Schiffen der Hochseeflotte geschieht, geschieht nur durch den Offizier, — für einen Ausgang in Ehren würde er einstehen.

Ich war mit mir ins reine gekommen: der Offizier mußte die Überführung selbst in die Hand nehmen. Damit blieb ein gewisses Maß von Zucht und Ordnung auf den deutschen Schiffen erhalten und dem Engländer die Gelegenheit entzogen, sich auf Grund von Disziplinlosigkeiten an Bord in den Besitz der Schiffe zu setzen. Sollte die Frage der Überführung des Verbandes an mich herantreten, so würde ich, sofern sich kein geeigneterer Admiral für diesen wenig erfreulichen Dienst fände, nicht ablehnen. Dieser Entschluß ist mir nicht leicht geworden.

Ich will nicht sagen, daß ich zu dieser Zeit schon die Absicht gehabt hätte, die Versenkung der Hochseeflotte selbst in die Hand zu nehmen; ich dachte vielmehr daran, noch vor Antritt der Fahrt der Schiffe vom Firth of Forth nach neutralen Häfen in die Heimat zurückzukehren. Pläne auf weite Sicht, über die nächstliegenden Ziele hinaus, ließen sich damals begreiflicherweise nicht fassen. Doch schon bald nach der Überfahrt nach Scapa Flow wuchs in mir das mich schließlich ganz

beherrschende Gefühl, für einen der Hochseeflotte würdigen Ausgang aus der Internierung sorgen zu müssen.

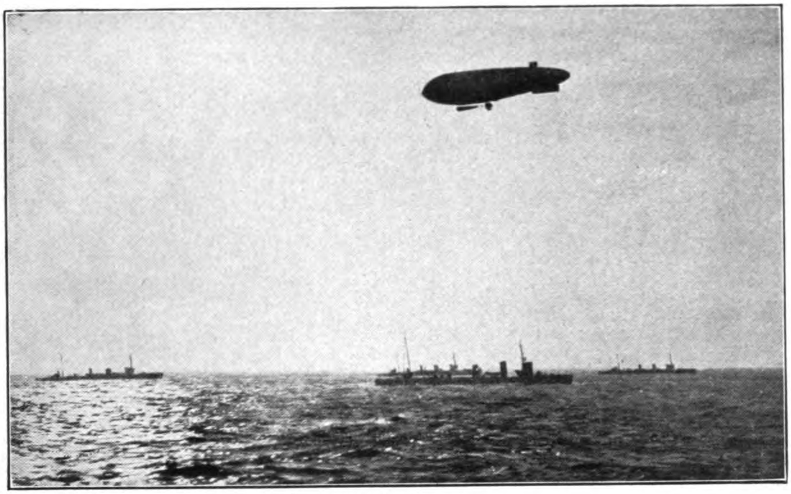
In der Richtung meines Entschlusses, die Führung der Schiffe zu übernehmen, forderte ich die Gefolgschaft der Offiziere. Ähnliche Gedankengänge mögen auch den damaligen Flottenchef, Admiral von Hipper, geleitet haben, als er die Vorbereitungen zur Überführung der Hochseeflotte nach England und diese selbst anordnete. Auch später habe ich bei vielen Offizieren des Verbandes Auffassungen gefunden, die von den meinigen wenig oder gar nicht abwichen. Ich muß es daher nachdrücklich zurückweisen, wenn von einer Auslieferung oder Übergabe der deutschen Flotte durch deutsche Seeoffiziere gesprochen oder geschrieben wird. Wir Offiziere wußten, was wir taten!

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Für die Durchführung des Waffenstillstandes hinsichtlich der Seestreitkräfte waren von den Alliierten noch Ausführungsbestimmungen zu geben. Deshalb ersuchte der englische Flottenchef am 12. November den deutschen, einen Admiral zur mündlichen Besprechung nach dem Firth of Forth zu senden. Kontreadmiral Meurer wurde hierzu bestimmt. Er traf an Bord des kleinen Kreuzers „Königsberg" am 15. November auf dem Firth of Forth ein. Die Besprechungen fanden an diesem und am folgenden Tag an Bord des englischen Flaggschiffes „Queen Elisabeth" statt. Das Ergebnis überreichte Admiral Meurer am 18. 11. vormittags Admiral von Hipper. Es enthielt im wesentlichen:

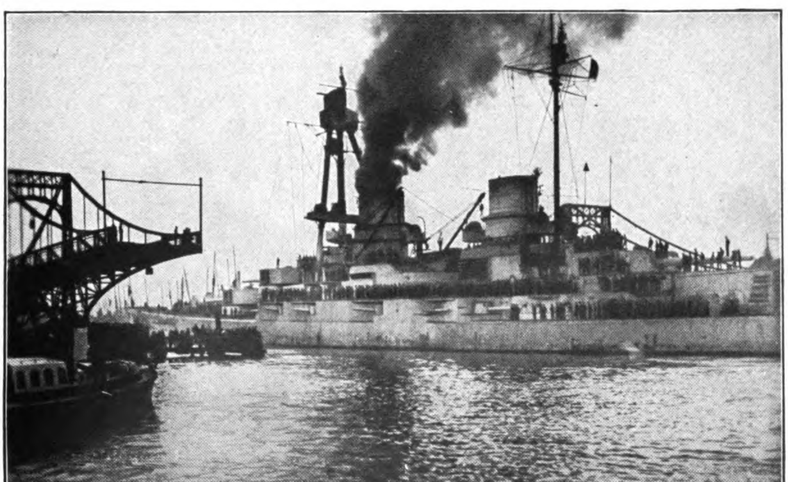
a) Anlaufen des Firth of Forth und Ankern auf Außenreede behufs Nachprüfen der Entwaffnung;

b) Treffpunkt 21. 11. 8 Uhr vormittags Greenwich-Zeit May Insel in rechtweisend West 40 Sm.;



(Mit Genehmigung der Firma F. Finke, Wilhelmshaven)

Englisches Luftschiff geleitet die deutschen Torpedoboote nach Scapa Flow



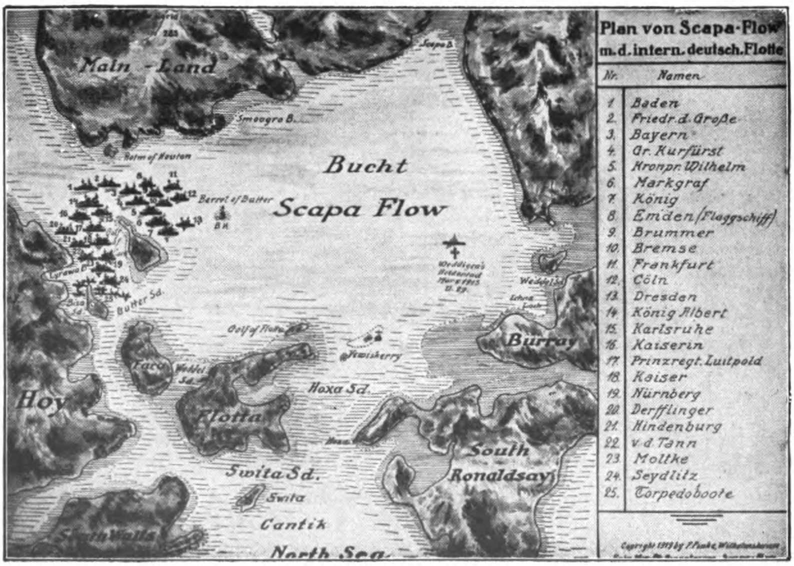
(Mit Genehmigung der Firma F. Finke, Wilhelmshaven)

S. M. S. Derfflinger's letzte Ausreise



(Mit Genehmigung des Herrn Admiral von Reuter)

Scapa Flow



(Mit Genehmigung der Firma F. Finke, Wilhelmshaven)

c) Kurse dorthin über Punkt S*) und Doggerbank-Feuerschiff Süd;
d) Annäherungskurs 270, 10 Sm. Fahrt. Formation: Schiffe Kiellinie, Schlachtkreuzer an der Spitze, dann Linienschiffe, kleine Kreuzer, Zerstörer am Schluß;
e) Geschütze seefest in Richtung vor- und achteraus gezurrt;
f) eine genügende (englische) Streitmacht wird die deutschen Schiffe am Treffpunkt aufnehmen und nach dem Ankerplatz geleiten;
g) je ein leichter englischer Kreuzer mit blauer Flagge im Top wird sich an die Spitze der einzelnen deutschen Gruppen setzen und sie auf den Ankerplatz führen;
h) Ankerplan auf dem Firth of Forth;
i) 1. Brennstoffausrüstung: Für 1500 Sm. mit 12 Sm. Fahrt ab Schilligreede; außerdem für Hilfsmaschinenbetrieb bis 17. 12.;
   2. Proviant: Für 10 Tage für das Überführungskommando, bis 17. 12. für das Wachkommando.

Dem englischen Flottenchef, Admiral Beatty, dürfte gelegentlich der Besprechung mitgeteilt worden sein, daß das Linienschiff „König" und der kleine Kreuzer „Dresden" bis zum gesetzten Auslaufetermin nicht fahrbereit seien, jedoch so bald als möglich nachkommen würden. Sie stießen am 6. Dezember in Scapa Flow zum Verband. „Mackensen", der als sechster Panzerkreuzer gefordert war, war noch im Bau, die Verhandlungen seinetwegen kamen erst nach einiger Zeit zum Abschluß, an seiner Stelle wurde im Januar 1919 das Linienschiff „Baden" nach Scapa Flow abgeliefert.

---

*) Ein bestimmter geographischer Punkt auf der Kurslinie, die durch die Minenfelder der Nordsee führte.

Am 17. November abends ließ mich der Flottenchef, Admiral von Hipper, auf das Flaggschiff bitten. Er eröffnete mir die englische Forderung, daß ein Admiral die deutschen Streitkräfte nach dem Firth of Forth überführen solle. Von den Admirälen der Hochseeflotte käme für diesen Dienst Konteradmiral Meurer und ich in Frage. Da es bei dem herrschenden Nebelwetter nicht sicher sei, ob ersterer rechtzeitig vom Firth of Forth zurück sein würde, so bäte er in diesem Falle mich, den Verband zu führen; es handele sich nur um die kurze Zeit der Überführung nach dem Firth of Forth, dann würden die Schiffe in neutrale Häfen entlassen werden und ich könnte zurückkehren. Ich führte ihm die Gründe an, die es mir schwer machten, den Verband zu übernehmen, doch würde ich mich ihm für diesen Dienst zur Verfügung stellen, falls Admiral Meurer nicht rechtzeitig zurückkehren könnte; ich hielte auch diesen Flaggoffizier für geeigneter, da er die Verhandlungen mit dem englischen Flottenchef geführt habe, und daher am besten wissen müßte, was englischerseits gefordert würde, und wie diesen Forderungen zu entsprechen oder zu begegnen sei. — Admiral Meurer kehrte am 18. November morgens zurück, und damit allerdings noch so rechtzeitig, daß er wohl die Führung des Verbandes hätte übernehmen können. Trotzdem bat mich der Flottenchef am 18. November vormittags, den Verband zu führen, da Admiral Meurer als Mitglied der Waffenstillstandskommission in Wilhelmshaven nicht zu entbehren oder zu ersetzen sei.

Am 18. November mittags übernahm ich den Verband. Er lag noch in verschiedenen Häfen zerstreut. 19. November mittags 12 Uhr sollte er, nach England auslaufend, die Reede von

Schillig verlassen. Eine Fülle von Arbeit war noch in den wenigen Stunden bis dahin zu bewältigen.

Vom Flottenchef, Admiral von Hipper, hatte ich folgenden schriftlichen Befehl erhalten:

1. .... (unwesentlich).
2. Die nach Untersuchung der Schiffe im Firth of Forth und nach Anbordnahme der englischen Geleitkommandos aufzusuchenden Internierungshäfen sind noch nicht bekannt. Die gesamten Überführungskommandos bleiben bis zum Eintreffen der Schiffe usw. im Internierungshafen an Bord. Im Internierungshafen sollen nur Wachkommandos an Bord bleiben, der übrige Teil des Überführungskommandos soll mit Transportschiffen zurückgeholt werden. Admiral Beatty hat zugesichert, daß er die Namen der Internierungshäfen und die Zeit, zu der die Transportschiffe dort eintreffen müssen, rechtzeitig hierher mitteilen wird. Entsprechende Benachrichtigung und Befehle werden dann erteilt werden.
3. Nach Aufnahme des Überführungsverbandes durch die englische Kreuzereskorte (40 Sm. Ost von May Island) hat jeder F.-T.-Verkehr zu unterbleiben, soweit er nicht durch den Führer der englischen Eskorte oder später durch die vom C. i. C.*) Grand Fleet getroffene Regelung gestattet wird.

gez. von Hipper.

Admiral Meurer erläuterte mir noch mündlich seine schriftlichen Niederlegungen über die Abmachungen mit dem englischen Flottenchef und teilte mir seine persönlichen Eindrücke

*) Chef der englischen Hochseeflotte.

mit, die mich zu äußerster Vorsicht und Zurückhaltung im Verkehr mit der englischen Flottenleitung veranlaßten. Admiral Meurer erwähnte, daß seiner Meinung nach die Engländer nicht daran dächten, unsere Schiffe nach neutralen Häfen zu entlassen; daß Admiral Beatty nicht mit dem unversehrten Eintreffen der deutschen Flotte auf dem Firth of Forth gerechnet zu haben schien, habe ich erst viele Monate später erfahren — von Nutzen wäre uns Offizieren diese Kenntnis bei unserer damaligen Machtlosigkeit an Bord nicht gewesen, sie hätte uns nur den harten Weg nach dem Firth of Forth noch schwerer gemacht.

Der Stab für den Verband war schnell zusammengestellt. Als Chef wurde Fregattenkapitän Iwan Oldekop gewonnen. Er hat dem Verband ausgezeichnete Dienste geleistet; ich hatte uneingeschränktes Vertrauen zu ihm, und seine prächtigen persönlichen Eigenschaften machten das Arbeiten mit ihm leicht und anregend. Die Last der Arbeit ist ihm nie zu groß geworden, und obgleich er im Tageskampf mit den radikalen Elementen in der „Drecklinie“ stand, sind ihm seine Stellung und sein Dienst nie leid geworden. An den bescheidenen Erfolgen des Verbandes hat er seinen vollen Anteil. Ihm und den Herren meines Stabes sei hier mein wärmster Dank für die hingebende Mitarbeit an den wenig erhebenden Aufgaben des Verbandes ausgesprochen; sie haben auf diesem letzten Gang der Hochseeflotte noch einmal ihr Bestes hergegeben und durch ihr persönliches Wesen mir den Dienst erträglich gemacht. Noch besonders gedenken muß ich des Führers der Torpedoboote, Korvettenkapitän Hermann Cordes — er vereinigte in sich alle die persönlichen und dienstlichen Eigenschaften in besonders hohem Grade, deren ein Führer

von Torpedobooten bedarf. Die frische Fröhlichkeit und Tiefe seines Wesens, das hohe Verständnis und Geschick, das er bei der Leitung und Behandlung von Offizieren und Mannschaften entfaltete, sind dem Verband sehr zugute gekommen und trugen ihm allseitige Verehrung ein.

Der Verband erhielt die Bezeichnung „Überführungsverband“ und wurde als ein von der Hochseeflotte detachierter Verband angesehen. Zum Flaggschiff wurde das Linienschiff „Friedrich der Große“ genommen.

Die Kommandoübernahme wurde dem Verband mit folgenden Worten bekanntgegeben: „Ich habe mit dem heutigen Tage den Überführungsverband übernommen. Ich weiß mich mit den Besatzungen eins, daß jeder bei der Überführungsfahrt seine Pflichten so erfüllen wird, daß das Vaterland den baldigen Frieden erlangt.“

Am Abend des 18. November schiffte ich mich mit meinem Stab auf „Friedrich der Große“ ein. Er brachte uns noch in der Nacht nach Schilligreede. Dort war schon ein Teil des Verbandes versammelt, doch war bei dem herrschenden Wirrwarr weder möglich, die Namen der Schiffe festzustellen, noch ob sie vorschriftsmäßig abgerüstet, mit Brennstoff und Proviant versehen seien. Es war unmöglich, einzugreifen, es mußte einem glücklichen Zufall überlassen bleiben, ob zur befohlenen Zeit — 19. November, vormittags 9 Uhr — alle Schiffe und Torpedoboote zur Stelle und für die Überführung klar sein würden. Am 19. November morgens wurde festgestellt, daß der glückliche Zufall eingetreten und der Verband gesammelt sei.

In einer Sitzung unterrichtete ich die Unterführer und Kommandanten der Schiffe kurz über die Grundsätze, nach

denen der Verband geleitet werden würde. Ich hätte ihn übernommen, lediglich damit die uns bitter nötige Ordnung und Ruhe im Reich nicht wieder in Frage gestellt würden. Die gleichen Beweggründe setze ich bei den Offizieren des Verbandes voraus. Es wurden dann noch die verschiedenen von der Flotte mit dem 21er Ausschuß vereinbarten Punkte durchgesprochen, besonders daß die seemännische Führung des Schiffes in der Hand des Seeoffiziers bliebe und die Soldatenräte von ihr ausgeschlossen seien. Eine noch ungeklärte Frage war bis dahin die Flaggenführung; kein Offizier wäre unter der roten Flagge in See gegangen; es wurde angeordnet, daß die Kriegsflagge zu setzen sei, nebenbei würde im Vortop wohl ein rotes Zeichen geheißt werden, es sei nach Vorgang des Flaggenschiffes niederzuholen. Schließlich wurden noch Anordnungen erlassen über Anzug und Verhalten der Besatzungen beim Einlaufen in den Firth of Forth und über den dienstlichen Verkehr zwischen uns und den englischen Seebehörden; zu diesem seien Soldatenräte, da ihre Zulassung englischerseits abgelehnt worden sei, nicht hinzuzuziehen. Sollten den deutschen Offizieren in der Internierung Vergünstigungen angeboten werden, so seien sie zurückzuweisen. Den Besatzungen sei zu sagen, daß ich über jeden Angehörigen des Verbandes — als Deutschen — dem Engländer gegenüber meinen Schild halten würde. Allgemein wurde den Offizieren empfohlen, sich der Mannschaft gegenüber zurückzuhalten und Bekehrungsversuche zu unterlassen; diese würden jetzt doch zu keinem Erfolg führen und gäben nur den Hetzern Gelegenheit, gegen die Offiziere zu agitieren.

Nach dieser Sitzung fand noch eine solche der Soldatenräte statt, um den Verband-Soldatenrat oder Obersten Soldaten-

rat, wie er sich später nannte, zu wählen. Gewählt wurden ein Obmann mit zwei Mitgliedern. Ersterer war noch nie an Bord gewesen. Er soll durch irgendwelche Machenschaften der revolutionären Gewalt in Wilhelmshaven mit einem gefälschten Befehl des Hochseekommandos an Bord des Flaggschiffs geschmuggelt worden sein. Für die Auffassung, die die Soldatenräte von ihrer Stellung hatten, sind die Worte charakteristisch, mit denen er sich dem Chef des Stabes nach der Wahl vorstellte: „Also ich habe jetzt den Verband übernommen und Sie sind mein technischer Berater.“ Der Chef des Stabes klärte die Soldatenräte über die Folgen, die ein Führen der roten Flagge mit sich brächte, auf: sie sei Piratenflagge und zöge sofortige Beschießung und Vernichtung des Schiffes nach sich, welches sie auf hoher See führe. Diese Aussicht schwächte die Begeisterung, unter roter Flagge die Nordsee zu befahren, erheblich ab, und die Soldatenräte kehrten reumütig zu der besseren Schutz gewährenden alten Kriegsflagge zurück; nur auf ein rotes Zeichen im Vortop glaubten sie nicht verzichten zu können; auch für dieses war bereits beim Verlassen der Jade die Begeisterung geschwunden, und es wurde niedergeholt.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Fahrt nach dem Firth of Forth.

Auf 12 Uhr mittags wurde das Inseegehen des Verbandes festgesetzt. Es mußte jedoch später um zwei Stunden verschoben werden, weil ein großer Kreuzer nicht rechtzeitig Dampf aufgemacht hatte.

Ein sonniger, ruhiger Herbsttag. Die lange Reihe der Schiffe und Torpedoboote setzte sich in Formation, an der Spitze die fünf Panzerkreuzer „Seydlitz“, „Moltke“, „Hinden-

burg“, „Derfflinger“ und „v. d. Tann“, dann das IV. und III. Geschwader, geführt von „Friedrich der Große“, ihm folgten die kleinen Kreuzer und diesen die Torpedoboote. Sie dampften wie so oft im Kriege hinaus in die Nordsee, lautlos, majestätisch, nur diesmal nicht zum Kampf für Land und Volk. — —

Beleuchtet von den Strahlen der sinkenden Herbstsonne wurde Helgoland passiert — es glühte in allen Farben. Helgoland galt diese Fahrt! Das war uns Offizieren ein Trost. Dann ging es über das Gefechtsfeld vom 17. November 1917, immer weiter englandwärts — — —

Der uns vorgeschriebene Weg führte durch minenverseuchte Gewässer. Er war kurz vorher für unsere Fahrt auf Minen abgesucht und durch ausgelegte Feuerschiffe für die Nacht fahrbar gemacht worden. Trotzdem stieß das Torpedoboot V 30 auf eine Mine und sank. Der Verlust betrug 2 Tote und 3 Verwundete; die Besatzung wurde von anderen Torpedobooten aufgenommen. Für dieses T-Boot, das lediglich durch Unfall ausgeschieden war, wurde trotzdem von englischer Seite Ersatz verlangt und von der deutschen Waffenstillstandskommission auch gestellt.

Der 20. November war wieder ein sonniger Tag, nur etwas diesig. Die Einförmigkeit des Tages wurde durch ein Depeschenboot des Flottenkommandos mit Briefen an den englischen Flottenführer und abends durch die Meldung des kleinen Kreuzers „Köln“ unterbrochen, daß er alle Kondensatoren leck habe, aber doch versuchen würde, uns zu folgen. Ein anderer kleiner Kreuzer wurde abgeteilt, er sollte in der Nähe von „Köln“ bleiben und diesen Kreuzer nötigenfalls schleppen.

Und nun graute der Morgen des 21. heran, des Tages, der uns zum Einlaufen im Firth of Forth gesetzt war. — Auch er war sonnig, aber doch auch stark diesig. Unsere Hoffnung, daß Nebel uns einhüllen würde, erfüllte sich leider nicht. Immerhin schwächte die diesige Luft für den Gegner das Eindrucksvolle des Bildes. Pünktlich acht Uhr war die Verbindung mit den englischen Streitkräften, die uns durch die Sperren geleiten sollten, hergestellt. Ein englischer Kreuzer setzte sich an die Spitze der Linie von großen Kreuzern und Linienschiffen, und mit gesteigerter Fahrt ging es dem Firth of Forth entgegen. Immer mehr englische und Ententeschiffe tauchten aus dem nebligen Hintergrunde hervor, sich vor uns setzend oder uns auf beiden Seiten umschließend und geleitend. Sogar ein französisches Kriegsschiff wurde sichtbar, ein ungewohnter Anblick in der Nordsee. Über uns kreisten Luftschiffe und Flugzeuge. Alle englischen Schiffe waren gefechtsklar. Der Feind wollte nicht glauben, daß der Sieger vom Skagerrak, diese über alles gefürchtete deutsche Flotte wirklich entwaffnet sei und nicht vielmehr diese letzte Gelegenheit benutzen würde, die englische Flotte „heimtückisch" zu überfallen. Doch für ein solches Vorhaben fehlten im Verband alle Voraussetzungen, konnte doch schon eine höhere Fahrt als 11 Seemeilen nicht gehalten werden.

Immer wieder trug der Wind die englischen Hurras zu uns herüber. Wir hatten das Empfinden, als ob dieses ekstatische Rufen ein Gefühl der Scham übertönen sollte, die Flotte sieglos in die Hand zu bekommen, die Englands historische Übermacht zur See am Tage von Skagerrak gebrochen hatte.

Die englischen Berichte haben sich ungünstig über die Haltung der deutschen Besatzungen und das Aussehen der Schiffe

ausgelassen. Nur englische Anmaßung konnte erwarten, daß wir unsere Besatzungen lediglich ihnen zu Ehren Paradeaufstellung würden einnehmen und die Schiffe neu malen lassen. Die Schiffe hielten, soweit es den Offizieren bei der Unzuverlässigkeit der Bedienung der Kessel und Maschinen möglich war, die Formation; eine Stauchung der Linie, die einige Schiffe zum Ausscheeren zwang, kam leider vor. Kurz vor dem Ankern passierten die englischen Schiffe ihr Flottenflaggschiff und brachten ihrem Admiral Beatty drei Hurras aus. Gegen 3 Uhr nachmittags ankerte der Verband auf dem für ihn bestimmten Ankerplatz; das Ankern selbst verlief ohne weitere Störung. —

Gegen 4 Uhr nachmittags traf der Funkspruch vom englischen Flottenchef ein: „Die deutsche Flagge ist um 3,57 nachmittags niederzuholen und darf ohne Erlaubnis nicht wieder gehißt werden."

Englische Politik liebt die große Geste. Mit diesem Befehl wollte England den endgültigen Sieg über die deutsche Flotte der Welt kundtun.

Im Lichte des internationalen Rechtes betrachtet, konnte die Flaggenniederholung für die Aufrechterhaltung der Souveränität der deutschen Schiffe nicht als ausschlaggebend angesehen werden. Die Souveränität war dem Verband belassen, denn den Schiffen blieben die Kommandozeichen: die Admiralsflagge und die Kommandantenwimpel. Es ist zu vermuten, daß man englischerseits über die Geste die Hauptsache, das Niederholen der Kommandozeichen, übersehen hatte. In dem späteren, von der englischen Regierung veranlaßten Verhör über die Versenkung der deutschen Schiffe zeigte sich englischerseits eine gewisse Überraschung über diese Unterlassung.

Des Ansehens des Verbandes wegen und weil es nach den bisherigen internationalen Gepflogenheiten, z. B. im japanisch-russischen Krieg, nicht üblich gewesen war, internierten Schiffen die Flagge zu nehmen, wurde mündlicher und schriftlicher Protest gegen das Flaggenstreichen eingelegt. Wir beriefen uns in ihm auch auf das Ritterlichkeitsgefühl, daß zwischen sich achtenden Gegnern eine derartige Zumutung nicht üblich sei. Der Protest wurde abschlägig beantwortet und damit begründet, daß zwischen England und Deutschland noch der Kriegszustand bestände. Diese Entscheidung wurde in einem nochmaligen Schreiben an den englischen Hochseechef abgelehnt. Gleichzeitig wurde der deutsche Hochseechef mit folgendem Funkspruch von dem Protest in Kenntnis gesetzt; er sei hier wiedergegeben, da das Protestschreiben selbst bei der Versenkung verloren gegangen ist: „Englischer Flottenchef hat am 21. November angeordnet, daß die deutsche Kriegsflagge mit Flaggenparade niederzuholen und ohne Erlaubnis nicht wieder zu setzen sei. Ich habe hiergegen protestiert: es handle sich um eine Internierung. Neutrale feindliche Häfen ständen Waffenstillstandsbedingungen parallel. Da in neutralen Häfen kein Niederholen erfolge, dürfe dies auch nicht in feindlichen Häfen geschehen. Englischer Flottenchef hat ablehnend geantwortet: Nur Feindseligkeiten seien eingestellt, Kriegszustand bestehe weiter. Keinem feindlichen Schiffe könne erlaubt werden, die Flagge in britischen Häfen zu führen, solange es unter Bewachung stehe. Ich habe diesen Bescheid nicht anerkennen können."

Am Abend des Einlaufetages noch sandte der Second in Command Grand Fleet Admiral Madden seinen Chef des Stabes, Kommodore Hodges, mit einigen Offizieren und Dol-

metschern an Bord meines Flaggschiffes. Er überreichte mir die Anweisung für die deutschen Schiffe:

a) für Maschinenbereitschaft, Kettenlänge, Bootverkehr auf dem Firth of Forth, Lichterführung bei Nacht, F.-T.-Verkehr, Sendesperre, Signalverkehr mit den englischen Schiffen und Postregelung.

b) für die Prüfung auf Entwaffnung: am 21. November noch sollte eine vorläufige, am 22. November die Hauptuntersuchung stattfinden.

Ihre Zustellung an die einzelnen Schiffe übernahm der englische Admiral. In der mündlichen Besprechung mit Kommodore Hodges wurde festgelegt:

1. daß keine ansteckenden Krankheiten, wie Grippe, auf dem Verband herrschten. Schwerkranke sollten zur Überführung auf ein englisches Lazarettschiff dem englischen Admiral vorher angezeigt werden.

2. daß der kleine Kreuzer „Köln" nicht eingelaufen und daß über den Umfang seiner Maschinenbeschädigung dem Verband noch nichts bekannt geworden sei.

3. Es wurde mündlicher Protest gegen den Befehl zur Flaggenniederholung eingelegt. Er wurde von Kommodore Hodges entgegengenommen, er selbst gab vor, von diesem Befehl des englischen Hochseechefs nichts zu wissen.

4. Die Briefe des deutschen Flottenchefs wurden übergeben. Ich unterstrich im Sinne des Flottenchefs die Notwendigkeit der in ihnen enthaltenen hohen Kopfzahlen der Wachkommandos für die bestimmten Schiffe.

5. Auf meine Frage, welches unsere neutralen Internierungshäfen sein würden, wurde geantwortet, sie seien unbekannt.

6. Der englische Admiral ließ mich wissen, falls ich ihn zu sprechen wünschte, sollte ich mich bei ihm anmelden lassen. — Ich hatte vorläufig keine Veranlassung hierzu.

In der Anweisung über den Bootsverkehr war enthalten, daß der Bootsverkehr von Schiff zu Schiff verboten sei und keine Boote zu Wasser geführt werden dürften. Auf Boote, die gegen die Vorschrift zu Wasser gelassen würden, würde Feuer eröffnet werden. Die Anweisung wurde sofort den Schiffen bekanntgegeben, um Zwischenfälle zu vermeiden. Trotzdem trat aus Unkenntnis des noch nicht durchgedrungenen Befehls bei einem Torpedoboot ein Verstoß ein. Nach Untersuchung durch den englischen Admiral wurde mir noch spät am Abend von ihm mitgeteilt, daß der Fall geklärt und erledigt sei.

Der 22. November gehörte der Untersuchung der Schiffe. Die englischen Untersuchungskommissionen setzten sich aus einer Anzahl von Seeoffizieren, Deckoffizieren, Unteroffizieren und Mannschaften zusammen. Sie waren anscheinend den gleichen englischen Schiffsklassen entnommen, die sie bei uns jetzt durchsuchen sollten. Englischerseits war angeordnet, daß die deutschen Besatzungen an Deck, frei von den Geschützen, anzutreten hätten, alle Räume und alle Spinde sollten geöffnet sein, Schiffspläne, Besatzungsrapporte, Dolmetscher und Führer seien bereitzuhalten.

Die Untersuchung auf Entwaffnung wurde gründlich durchgeführt. In den Bunkern wurden z. B. die Kohlen umgeschaufelt, in den Munitionskammern zufällig dort stehende Kisten und Kasten geöffnet. Anscheinend war der Engländer mit einem gewissen Mißtrauen an die Untersuchung, ob die Entwaffnung auch wirklich durchgeführt sei, herangetreten; er

mochte es uns nicht zugetraut haben, daß wir sie restlos vorgenommen hätten. Sie fanden nichts auszusetzen, es sei denn, daß zu weitgehend desarmiert worden war, indem auch u. a. Geschützverschlüsse, die Artillerie- und Torpedokommandoelemente entfernt worden waren. Eine gewisse Bewunderung für unser vorzügliches Schiffsmaterial konnte der Engländer nicht unterdrücken. Bei dieser Gelegenheit sei das Urteil eines amerikanischen Seeoffiziers, das er bei einer späteren Besichtigung der „Bayern" deren Kommandanten gegenüber gefällt hat, angeführt: „Sie wußten ja gar nicht, was Sie an Ihrer Flotte England gegenüber für eine Waffe in der Hand hatten. Hätten Sie das gewußt und sie ausgenutzt, so wäre es anders gekommen. An Ihre Schiffe und besonders an die ‚Bayern' kann kein englisches Schiff auch nur entfernt heranreichen." Nun, was wir an unseren Schiffen hatten, das wußten wir; an uns Seeoffizieren hat es nicht gelegen, daß nicht alles herausgeholt worden ist, wie wir es gewünscht hatten: wir hatten das Bleigewicht unserer von falschen Auffassungen geleiteten auswärtigen Politik mit uns herumzuschleppen, auch hatte nach der Skagerrakschlacht der Engländer es vermieden, zu einer neuen Schlacht mit uns anzubinden, er beschränkte sich auf die Ausnutzung seiner günstigen geographischen Lage und sparte seine Flotte.

Das persönliche Verhalten der einzelnen Mitglieder der Kommission war sehr verschieden, es durchlief die Skala von äußerster Kühle bis zu einem gewissen Mitempfinden für die Stellung und Lage des deutschen Seeoffiziers. Die Soldatenräte hatten sich mit weißen Armbinden und roten Schleifen an den Fallreeps aufgestellt. Ihr Vordrängen fand seitens der englischen Offiziere und Mannschaften absolute Ablehnung.

Diese kalte Übergießung verstimmte sie, aber sie lernten nichts aus ihr. Auch die Anbiederungsversuche der deutschen Mannschaften, die leider trotz der Ermahnungen der deutschen Offiziere nicht unterlassen wurden, fanden keine Gegenliebe.

— —

Während der Tage unseres Aufenthaltes auf dem Firth of Forth hüllte uns meist ein mehr oder weniger dicker Nebelschleier ein, der unsere Schiffe den Augen des englischen Publikums entzog. Es zeigten sich nur wenige Vergnügungsdampfer. Das englische Publikum verhielt sich, soweit wir es vom Flaggschiff aus beurteilen konnten, still und zurückhaltend; nur eine „Lady“, die an uns vorüberfuhr, erhob drohend die Faust.

Auffallend war die Sorge, die die Engländer wegen des geringen Schutzes unserer Reede gegen Oststürme zur Schau trugen. Jedenfalls schoben sie diese Sorge in den Vordergrund bei ihrem Drängen, die deutschen Schiffe so bald als möglich in einen geschützteren Hafen zu überführen. Sicher bot die Reede gegen Oststürme wenig Schutz, das war aber doch vorher bekannt gewesen, also hätte ein weniger offenliegender Ankerplatz, z. B. Scapa Flow, für diese Untersuchung gewählt werden können. Es ist jedoch nicht die Art englischer Politik, mit der Tür ins Haus zu fallen; England weiß aus langer Erfahrung, daß es den Völkern sympathischer als den Hunden ist, sich den Schwanz stückweise, statt auf einmal, kürzen zu lassen. Die Überführung in einen geschützteren Hafen — geredet wurde von Scapa Flow — bedeutete nur ein weiteres Stückchen des mit der Zeit vom deutschen Volkskörper ganz abzuschneidenden Flottenschwanzes. Das Verlangen nach Überführung der deutschen Flotte nach dem Firth of Forth war als der erste Schritt bei dem Betrug anzusehen,

den wir zu beweisen uns vorgenommen haben, und dem nun der zweite und dritte, mit der Fahrt nach Scapa Flow und der Internierung daselbst, auf dem Fuße folgen sollten.

Am 20. November hatte der englische Hochseechef dem deutschen den Funkspruch mitgeteilt, daß die deutschen Dampfer zum Abholen der überzähligen Besatzungsmannschaften nach Scapa Flow zu senden seien. Dieser Funkspruch war, da er nicht vom „Friedrich der Große" aufgenommen worden war, der Verbandsleitung unbekannt geblieben. Erst am 22. November erhielten wir Gewißheit über unseren nächsten Bestimmungsort. Zwei englische Anordnungen, datiert vom 22. und 23. November, liefen ein über Formationen, Kurse, Verhalten bei Nebel, bei Durchfahrt durch die Pentland-Skerries und beim Ankern in Scapa Flow. Die letztere legte die Reihenfolge der Verbände bei der Überführung fest. Die Torpedoboote begannen am 22. November, am 24. November folgten die großen Kreuzer, am 25. November das IV. Geschwader, am 26. November verließen die letzten Schiffe den Firth of Forth. Um 12 Uhr mittags, am 25. November, lichtete das IV. Geschwader Anker und dampfte bei diesigem, später stark nebligem Wetter aus dem Firth of Forth. Unsere Begleitung bestand aus dem englischen Flaggschiff, Linienschiff „Emperor of India", das die Führung an der Spitze übernahm, und vier weiteren Linienschiffen, von denen sich je zwei an Backbord- und an Steuerbordseite von uns hielten. Zum Durchlotsen durch die englischen Minensperren hätte wohl ein Schiff genügt, aber es lag wohl in der englischen Absicht, durch diese scharfe Bewachung uns eben stückweise an die Tatsache zu gewöhnen, daß wir von England in Beschlag genommen seien.

Am nächsten Morgen wurde durch eine dreifache Trossen- und Balkensperre in die Bucht von Scapa Flow eingelaufen und vorläufig im nordwestlichen Teil geankert. Hier kam später ein englischer Offizier an Bord, der die deutschen Schiffe einzeln nach ihren, weiter westwärts in der Bucht gelegenen, endgültigen Ankerplätzen geleiten sollte. Gegen Mittag war „Friedrich der Große" nach zweimaligen vergeblichen Versuchen wirklich annähernd auf seinem Platz verankert; den anderen Schiffen erging es nicht viel besser. Hätte sich der Engländer entschließen können, unseren Offizieren die Ankerpeilung zu geben, so wäre das Ankermanöver, das bei dem ziemlich stromlosen Gewässer der Bucht kein Kunststück war, sicher in der Hälfte der Zeit bewältigt worden.

2. Kapitel

In Scapa Flow interniert — Erste Reduzierung der Besatzungen — Betrachtungen über die Lage — Meine Heimreise

Die Bucht von Scapa Flow wird von sieben größeren und kleineren Inseln der Orkney-Gruppe umschlossen. Das Becken ist geräumig. Mehrere enge Straßen verbinden es mit der See. Der außen herrschende außergewöhnlich starke Strom macht sich innerhalb der Bucht kaum bemerkbar. Die Inseln sind bergig und felsig. Die unteren Partien des Landes zeigten etwas kümmerlichen Ackerbau, Bäume und Sträucher waren nirgends wahrzunehmen; die mittleren waren mit Heidekraut bewachsen, über sie hinaus herrscht rauher Felsen.

Mehrere Fischerdörfer waren an Land, in weiter Ferne von uns, sichtbar — sonst stand hier und da an der Küste ein aus grauen Feldsteinen erbautes, unfreundlich aussehendes Bauernhaus. Mehrere militärische Bauten, wie Baracken, Flugzeugschuppen oder Ballonhallen fristeten ein einsames Dasein; an Schmucklosigkeit konnten sie den Wettbewerb mit den unsrigen aushalten. Eine Wetterwarte ziert die Koppe eines der vielen Hügel. Die Witterung ist infolge des Einflusses des Golfstromes schroff wechselnd, zur Winterzeit sollen schwere Stürme vorherrschen; außer einem in der Weihnachtszeit blieben wir von ihnen verschont, leichtere Stürme hingegen waren ziemlich häufig. Das Klima ist außerordentlich gesund: weder sehr kalt noch sehr warm. Als Ausbildungshafen für Kriegsschiffe ist die Bucht ihrer Geräumigkeit und ihres Wetterschutzes wegen gut geeignet. Auf den Beschauer macht sie einen traurigen und verlassenen Eindruck.

Die deutschen Schiffe und Torpedoboote waren um die kleine Insel Cava im südwestlichen Teil der Bucht verankert oder an Bojen gelegt worden. Zu ihrer Bewachung lag ständig ein englisches Geschwader und eine Zerstörerflottille in der Bucht, ersteres hatte östlich der Insel Cava, etwa drei Seemeilen von uns ab, seinen Ankerplatz, letztere den ihrigen dicht bei unseren T-Booten. Eine Anzahl armierter Drifter und Fischdampfer, die Tag und Nacht um unsere Schiffe herumfuhren, bildeten die engere Bewachung. Sie beaufsichtigten die deutschen Schiffe und meldeten sofort irgendwelche auffällige Erscheinungen. Schon das stärkere Qualmen eines Schornsteins konnte ihren Argwohn erregen.

Diese umfassenden Bewachungs- und Sicherheitsmaßnahmen ließen wohl jedem Mann unserer Besatzungen zum Bewußtsein

kommen, daß uns die Tore zur Freiheit, zur Fahrt in neutrale Häfen und zur Rückfahrt in die Heimat fürs erste zugeschlagen waren.

Ohne viel Aufsehen nach außen war aus dem „Überführungsverband nach dem Firth of Forth“ der „Internierungsverband Scapa Flow“ geworden.

Daß die deutsche Regierung an dieser Tatsache noch etwas würde ändern können oder wollen, war nicht anzunehmen, hatte sie doch für ihre äußere Politik die Macht abgeschworen und das „Recht“ an deren Stelle gesetzt. Dem Internierungsverband blieb nur übrig, dieser Tatsache und ihren trüben Folgen Rechnung zu tragen und sich auf ein längeres Verbleiben in Scapa Flow einzurichten. Der Ersatz und Nachschub von Proviant, Tabak, Seife, Kleidung und Geld mußten eingeleitet und geregelt werden. Die Lieferung von Proviant, Tabak und Seife, zu der England, natürlich gegen Bezahlung, verpflichtet war, lehnte es ab, wohl mit Rücksicht auf die noch bestehende Blockade gegen Deutschland. Diese Lebensbedürfnisse mußten aus Wilhelmshaven herangeschafft werden. Bei den anfänglich nicht günstigen Überführungsmitteln ging viel von diesen wertvollen Dingen verloren. Erst als auf Veranlassung des Verbandes ein besonderer Dampfer für diesen Zweck eingestellt worden war, der regelmäßig monatlich einmal Scapa Flow anlief, kamen Ordnung und Treue in den Nachschub. Den Post- und Personenverkehr erhielten kleine Kreuzer oder Torpedoboote aus der Heimat aufrecht. Sie sollten wöchentlich einmal zum Postaustausch Scapa Flow anlaufen. Die Post wurde damals von englischer Seite noch nicht zensiert. Die unmittelbare Abgabe von Funksprüchen war uns untersagt, sie mußten zur Beförderung dem englischen Admiral am Ort ausgehändigt werden.

Zur Erhaltung der Fahrtbereitschaft der Schiffe wurden Kohlen, Wasser, Öl, Materialien und Inventarien aller Art benötigt. Kohlen und Wasser lieferte England gegen Bezahlung, alles übrige mußte von Deutschland herangeschafft werden. Äußerste Sparsamkeit in diesen Dingen ist vom Internierungsverband angestrebt worden.

In der Erhaltung der Fahrtbereitschaft der Schiffe glimmte das letzte Fünkchen Hoffnung, dem Gefängnis Scapa Flow doch noch einmal den Rücken kehren zu können, auch vertraten wir in ihr einen im Waffenstillstandsvertrag verbrieften Rechtsanspruch an unsere Feinde, den wir keinesfalls durch die uns aufgezwungene, gegen Treu und Glauben verstoßende Internierung unwirksam werden lassen wollten. Die materielle Fahrtbereitschaft ist bis zum letzten, die personelle bis wenige Tage vor der Versenkung der Flotte gegen alle Anfechtungsversuche aufrecht erhalten worden.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Den deutschen Besatzungen war englischerseits jeder persönliche Verkehr untereinander und mit den englischen Besatzungen sowie mit dem Lande verboten. Für den Verkehr mit dem Engländer bot sich wenig Gelegenheit: die den Postverkehr vermittelnden englischen Fahrzeuge legten nicht an den Schiffen an, sondern warfen die Postbeutel im Vorbeischeren an Bord, sofern sie nicht ins Wasser fielen; nur längsseits des Flaggschiffes lagen vormittags englische Verkehrsfahrzeuge. Hier hatte sich dann bald auf Grund eines üppig emporschießenden Tauschhandels ein gewisser Verkehr zwischen den Besatzungen der beiden feindlichen Länder angebahnt, und als im weiteren Verlauf der Internierung sich die strenge Ordnung englischerseits etwas abgeschliffen hatte, kam es nicht selten vor, daß

einzelne Bewachungsfahrzeuge nachts an deutschen Schiffen längsseit gingen und mit den Besatzungen Handel trieben*). Ob dieser nächtliche Tauschhandel, der etwas verdächtig erschien, nicht etwa vom englischen Admiral selbst bestellt war, um Einsicht in unsere nächtliche Tätigkeit und in die geistige Verfassung unserer Leute zu gewinnen, lasse ich dahingestellt; unmöglich wäre es nicht. Gegen den Tauschhandel vorzugehen, lag keine Veranlassung vor, denn es konnte nur erwünscht sein, wenn die gewaltigen Schnapsmengen an Bord unserer Schiffe geringer und dafür höherstehende Werte eingeführt wurden.

Aus den Bestrebungen der Engländer, möglichst jeglichen Verkehr ihrer Leute mit den unsrigen auszuschließen, ging ein gewisses Eingeständnis hervor, daß auch sie ihrer Besatzungen nicht so ganz sicher waren. Daß Strömungen unter diesen in einer die Disziplin gefährdenden Art vorhanden gewesen und daß sie seinerzeit durch rücksichtsloses Erschießen der Ruhestörer unterdrückt worden waren, hatten wir durch die englische Presse und durch Erzählungen der Drifterbesatzungen erfahren. Es zeigte sich auch ein gewisses Interesse oder Neugier auf seiten der niederen englischen Dienstgrade: sie sollen sich den Verbands-Soldatenratsmitgliedern genähert und sie über ihre revolutionären Organisationen und über die von ihnen erkämpften wirtschaftlichen Vorteile ausgehorcht haben. Die englischen Marinemannschaften hatten damals erhebliche Soldaufbesserung verlangt. Der englischen Regierung schienen die wirt-

*) Sie tauschten, was die einen besaßen und die anderen zur Erhöhung ihres Lebensglückes unabweislich zu bedürfen glaubten. Den begehrtesten Artikel — hüben und drüben — Kognak, hatten wir trotz aller Gegenvorstellungen infolge der Soldatenratswirtschaft in Wilhelmshaven bedauerlicherweise im Übermaß, während uns Seife und Tabak fast völlig fehlten.

schaftlichen Forderungen des niederen Marinepersonals doch wohl nicht ganz so harmlos, denn sie verdoppelte sofort und ohne vorher das Parlament gefragt zu haben, den Sold von Mannschaften und Offizieren.

Wenn das Verkehrsverbot auch in erster Linie aus der englischen Furcht, die Deutschen möchten ihre revolutionäre Propaganda auf die englische Marine und Bevölkerung ausdehnen, zu erklären war, so sprach doch auch die Absicht mit, die deutschen Besatzungen fühlen zu lassen, daß sie trotz Internierung Gefangene seien. Auch sollte diese Art unwürdiger und jeglichem internationalen Brauche hohnsprechender Behandlung die deutschen Seeleute vor den englischen, vor dem englischen Volk und vor der ganzen Welt herabsetzen und damit den Engländer in der Glorie des Weltrichters zeigen. Dieser Glorie suchte man noch dadurch einen besonderen Glanz zu verleihen, daß häufig Würdenträger und Presseleute nach Scapa Flow zur Besichtigung der Flotte eingeladen wurden.

Die revolutionäre Propaganda, die von einem Teil der deutschen Schiffsbesatzungen betrieben wurde, insbesondere das Hetzen gegen die Offiziere, hatten die Verbandsleitung das Verbot des Verkehrs von deutschem Schiff zu deutschem Schiff nicht gerade drückend empfinden lassen, diente es doch zur Aufrechterhaltung einer, wenn auch bescheidenen, Zucht und Ordnung. Dagegen empfand ich mit jedem einzelnen der Besatzungen das herabwürdigende Gefühl, das im Versagen des Landganges lag. Wir bedurften seiner, um Seele und Körper gesund zu erhalten. Ich habe daher nicht nachgelassen, immer und immer wieder seine Bewilligung nachzusuchen. Die örtlichen Seebefehlshaber standen persönlich meinen Aufträgen nicht so sehr ablehnend gegenüber, doch

waren sie von der Admiralität in London abhängig, die bei ihrer grundsätzlichen Ablehnung blieb.

Mir selbst wurde auf meinen Antrag, die mir unterstellten Schiffe zu besichtigen, erlaubt, in den Tagesstunden von 10 bis 3 Uhr unter Benutzung meines Chefbootes meine Schiffe zu besuchen, jedoch hatte ich vorher die Namen dieser Schiffe dem Engländer mitzuteilen. Diese Erlaubnis wurde später auch auf die Offiziere meines Stabes ausgedehnt. Durchstechereien des Obersten Soldatenrates, der verbotenerweise seine Mitglieder als Bemannung in mein Chefboot schmuggelte, um auf diese Weise auf anderen Schiffen einen persönlichen, meist verhetzenden Einfluß ausüben zu können, zwangen mich später, an Stelle meines Chefbootes ein englisches Fahrzeug für meine Besuchsfahrten zu benutzen. Später wurde auch gestattet, daß einzelne Kommandanten und Offiziere der Schiffe nach vorheriger Anmeldung an Bord meines Flaggschiffes geholt werden konnten. Durch diese Zugeständnisse wurde es mir möglich, im bescheidenen Umfange mit meinen Offizieren und den Besatzungen der Schiffe in persönlicher Verbindung zu bleiben.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Entsprechend dem Waffenstillstandsvertrage waren an Bord der Schiffe und T-Boote Wachkommandos einzurichten und die hierdurch überflüssig gewordenen Besatzungsteile in die Heimat zurückzusenden.

Die Vorschläge des deutschen Hochseechefs über die Stärke der Wachkommandos waren dem englischen Hochseechef zu hoch erschienen. Er hatte am 23. November dem deutschen Hochseechef folgende Grundlage gegeben:

„Die Gesamtsumme der an Bord der internierten Schiffe zu belassenden Wachkommandos darf einschließlich Offiziere folgende Zahl nicht überschreiten: Linienschiffe 175, Schlachtkreuzer 200, kleine Kreuzer 60, Torpedoboote 20. Diese Zahlen überschreiten um ein bedeutendes die, welche für britische Schiffe ähnlicher Klassen benötigt werden, und können daher weitere Herabminderungen sich später als notwendig erweisen. Die Rückführung muß jetzt für alle, ausgenommen die obigen Zahlen, in die Wege geleitet werden. Mitteilen des frühesten Zeitpunktes, wann die Transporte abgehen können."

Die Verbandsleitung hatte die Schiffe zur Stellungnahme aufgefordert und als Richtlinie gegeben, daß es jederzeit möglich sein müßte, für zehn Seemeilen Fahrt Dampf aufzumachen, um mit dieser Geschwindigkeit nach neutralen Häfen oder Wilhelmshaven dampfen oder Gefahrfällen, wie z. B. bei Kettenbruch infolge stürmischen Wetters, begegnen zu können. Natürlich sollten auch die Forderungen, die Heizung, Licht und die Konservierungsarbeiten von Maschine und Kessel stellten, bei der Bemessung der Kopfstärken mit berücksichtigt werden. An Offizieren sollten zurückbleiben: auf Linienschiffen und großen Kreuzern ein jüngerer Stabsoffizier oder Kapitänleutnant als Kommandant, zwei Seeoffiziere, zwei Marineingenieure, ein Sanitätsoffizier und ein Verwaltungsbeamter, auf kleinen Kreuzern ein älterer Kapitänleutnant als Kommandant, ein Seeoffizier, ein Marineingenieur, ein Sanitätsoffizier und ein Verwaltungsbeamter. Für die T-Boote sollte deren Führer die nötige Anweisung geben. Auch mein Stab wurde einer starken Reduzierung unterzogen. Außer Panzerkreuzern und T-Booten, die geringe Erhöhung der Kopfstärken erbaten, waren die Einheiten des Verbandes mit den englischerseits ge-

gebenen Zahlen einverstanden. Die geringen Mehrforderungen wurden von mir mündlich beim englischen Seebefehlshaber vertreten, doch hatte ich den Eindruck, daß ich mit meinen Vorschlägen nicht durchdringen würde. Mit den von Admiral Beatty gegebenen Zahlen war anscheinend eine bestimmte Absicht verbunden, die wir nicht klar durchschauen konnten, die aber dem englischen Admiral am Ort doch so bedeutsam erschien, daß er unsere geringen Erhöhungsanträge glaubte ablehnen zu müssen.

Nicht ganz ohne Reibungen wurden die Wachkommandos an Bord der Schiffe und T-Boote zusammengestellt. Das überschüssige Personal, mehrere Tausende zählend, machte sich für den Heimtransport reisefertig; so herrschte allenthalben an Bord reges Treiben, das von der Politik abzog. Die für den Heimtransport bestimmten Dampfer ließen noch auf sich warten.

— — — — — — — — — — — — — — — — — — —

Waren seit meiner Übernahme des Verbandes auch erst wenige Wochen verstrichen, so waren sie doch an Ereignissen und Eindrücken reich gewesen. Ich hatte eine gewisse Übersicht gewonnen und konnte, auf sie gestützt, mir über die Gesichtspunkte und Richtlinien klar werden, nach denen der Internierungsverband zu leiten sein würde. Mein Ziel war, den in ihm vereinigten Teil der deutschen Hochseeflotte dem Deutschen Reich, dessen Besitz er zur Zeit war, auch fernerhin zu erhalten.

Daß sich die Entente unsere Schiffe, nachdem sie sich ihrer durch die Festlegung in Scapa Flow ausreichend versichert hatte, auch noch förmlich aneignen würde, war ohne sehr triftige Anlässe nicht wahrscheinlich. Solche konnten sein

äußerer Art, wenn der Kriegszustand wieder hergestellt werden sollte; innerer Art, wenn die dem Internierungsverband gegebenen englischen Anordnungen nicht befolgt wurden oder wenn infolge revolutionärer Machenschaften an Bord schwere Ruhestörungen und Ausschreitungen einsetzten und womöglich zur Ausschaltung des Offiziers führten, der englischerseits als Träger von Zucht und Ordnung angesehen und für die Durchführung englischer Anordnungen verantwortlich gemacht wurde.

Den Anlaß äußerer Art konnte ich ausschalten; denn es war nicht anzunehmen, daß es damals die deutsche Regierung zum Wiederausbruch des Krieges kommen lassen würde, alle Zeichen sprachen zu offensichtlich dagegen. Bei meiner Einschätzung ihrer Sinnesart hielt ich es auch für ausgeschlossen, daß sie sich gegen eine Wegnahme der Schiffe aus inneren Anlässen zur Wehr setzen würde; über einen Protest hinaus würde sie nicht gehen. Ich habe mich von dem Gedanken nicht freimachen können, daß die Regierung den Internierungsverband schon mit dem Waffenstillstand aufgegeben hatte; ihr Verhalten bei dem Waffenstillstandsabschluß und das Hinnehmen der Zurückhaltung der deutschen Schiffe in Scapa Flow sprechen dafür. Somit schien mir das Hüten des Besitzrechtes allein in die Hände des Chefs des Internierungsverbandes gelegt zu sein.

Um das Besitzrecht zu wahren, war es notwendig, unser unbedingtes Festhalten an ihm dem Feind zum Bewußtsein zu bringen. Das konnte durch Aufrechterhalten der Fahrtbereitschaft unserer Schiffe und T-Boote und durch Betonen dieser Absicht bei etwaigen Angriffen gegen sie geschehen. Daß englischerseits uns die Führung der Kommandozeichen — Wimpel und Admiralsflagge — belassen war, kam unserem Besitz-

recht zugute, ebenso die höhere Gerichtsbarkeit, die mir auf meinen Antrag von der Hochseeflotte zugesprochen und englischerseits nicht angefochten worden war. Die Gerichtsbarkeit ist ein Ausdruck für die Souveränität, diese war mir also trotz Internierung belassen. Änderungen in diesen letzten beiden Punkten durfte ich nicht eintreten lassen.

Um die Schiffe in unserem Besitz zu erhalten, mußten die englischen Anordnungen befolgt werden. Dies war nur zu erreichen, wenn der Offizier wieder die Leitung der Besatzung voll zurückerhielt und seine Autorität wieder hergestellt wurde. Die Soldatenräte mit ihrem radikalen Anhang würden aber derartigen Bestrebungen nicht nur feindlich gegenüberstehen, sondern sie bis aufs Messer bekämpfen. So konnten schwere Ruhestörungen entstehen, die besonders beim Unterliegen der Offiziere erst recht zur Gefährdung unseres Besitzrechtes führen mußten. Macht und Recht, die Soldatenräte zu beseitigen oder sie unwirksam zu machen, fehlten. Der Circulus vitiosus mahnte daher zur Vorsicht und Zurückhaltung. Wenn die Macht fehlt, den Gang der Entwicklung zu beherrschen, ihn in eine gewünschte Richtung zu zwingen, müssen wir uns mit Geduld wappnen und auf Gelegenheiten warten: Gelegenheiten, heiß ersehnt, ergeben sich von selbst, es heißt dann nur sie erkennen, frisch zufassen und keine Kämpfe und Konflikte scheuen. Bis zu der ersehnten Gelegenheit schien es — im Interesse des Besitzrechtes — weiser zu sein, Konflikte nicht selbst zu schaffen, und einmal entstandene nicht sich zu großen auswachsen zu lassen.

So wünschenswert es war, das Offizierskorps des Verbandes über meine Ziele und Wege zu unterrichten, so war es doch bei meiner damaligen Abgeschlossenheit von meinen Schiffen und

bei dem unglaublichen Mißtrauen, mit dem die Mannschaften das Tun der Offiziere, jeden Schritt von ihnen überwachten und alles Außergewöhnliche gerne als Anlässe zu Unruhen ausnutzten, nicht durchführbar. Auch die Briefpost unterlag der geheimen Überwachung radikaler Elemente, so daß Zusendungen durch sie, sobald sie anderes als Gleichgültiges enthielten, ein nicht wieder gut zu machender Fehler gewesen wären. Diese Überwachung hat mich u. a. veranlaßt, auch von jeglicher Art schriftlicher Berichterstattung an die Heimatbehörde abzusehen. Unser Schriftverkehr nach außen und innerhalb des Verbandes wurde, dem Talleyrandschen Spruch folgend: „Ein geschriebenes Wort — und ich bringe den Mann an den Galgen!" auf das äußerste eingeschränkt und das Unvermeidliche auf etwaige politische Wirkung hin scharf nachgeprüft. Die Zurückhaltung im Schriftverkehr legte uns den gern getragenen Zwang auf, stets bei der Wahrheit zu bleiben; wir waren vorwiegend auf unser Gedächtnis angewiesen; Tatsachen haften in der Erinnerung, Lügen schwinden; so vermieden wir, uns von unseren scharfen Aufpassern in unentwirrbare Netze zu verstricken.

Zum Glück konnte ich meine Wünsche, das Offizierkorps ins Bild zu bringen, noch zurückstellen. Die Vorbereitungen zur Heimfahrt hielten vorläufig die Gemüter der Mannschaften gefesselt. Nach der Reduzierung, die nur kleine Stämme an Bord zurückließ, wodurch manche Reibungen wegfallen mußten, konnte sich das Verhältnis zwischen Offizier und Mann vielleicht von selbst wieder herstellen. Doch darin sollte ich mich gründlich getäuscht haben. So war es später eine erfreuliche Fügung, daß sich die revolutionären Treibereien und Unruhen in den ersten Monaten nach der Reduzierung fast ausschließlich

gegen die Verbandsleitung richteten und auf dem Flaggschiff zum Ausbruch kamen. Damit behielt ich die zu treffenden Gegenmaßnahmen in meiner Hand.

Darüber, wie sich das englische Regierungsorgan, die Admiralität in London, und der englische Seebefehlshaber in Scapa Flow zu dem Internierungsverband verhalten würden, lag noch der Schleier.

Von der Admiralität war anzunehmen, daß sie sich lediglich vom Interesse Englands leiten und sich durch kein sogenanntes Verständnis für unsere Lage oder irgendein anderes ritterliches Gefühl aus dieser Richtung herausdrängen lassen würde. Im Interesse Englands aber lag: die Bewachung des Internierungsverbandes mit geringstem Aufwand sicherzustellen, die Wege vorzubereiten und zu ebnen, auf denen der Verband entweder bei besonderen Vorkommnissen oder bei Friedensschluß ohne viel Aufsehen in englischen oder Ententebesitz hinübergleiten konnte, und schließlich, bei Wiederausbruch des Krieges, die Besetzung der deutschen Schiffe, um diese für die Entente unschädlich zu machen.

Der englischen Admiralität wird das an Bord der deutschen Schiffe zwischen Offizier und Mannschaft bestehende, nicht ungespannte Verhältnis bekannt gewesen sein. Diese Spannung mußte sie geradezu herausfordern, das beliebte englische System, die Parteien zur Ersparung von Kraft und Aufwand sich gegenseitig im Gleichgewicht halten zu lassen, auf uns anzuwenden. Sollte das Gleichgewicht durch das größere Gewicht einer Partei gestört werden, so brauchte sie durch ihren Admiral in Scapa Flow der steigenden Schale der anderen Partei nur wenig an Gewicht zuzulegen, um den Ausgleich wieder herzustellen. In dieser Richtung mochte wohl der jeweilige

Kommandierende der englischen Bewachungsstreitkräfte in Scapa Flow seine Anweisungen erhalten haben. Innerhalb der durch die Gleichgewichtserhaltung gesetzten Grenzen, keinesfalls aber darüber hinaus, würde also auf eine Unterstützung von ihm gerechnet werden können, falls die Wagschale der Offiziere sich gelegentlich einmal heben sollte. Die Erkenntnis dieser Grenze mußte mich abhalten, meine Bestrebungen zur Wiederherstellung der Autorität meiner Offiziere auf englischen Beistand zu stützen. Es widerstrebte mir auch innerlich, mich auf Andere, dazu feindlich Gesinnte, mehr als auf mich selbst zu verlassen. Überdies konnte ich mir sehr wohl einen Fall vorstellen — die große, von mir in Scapa Flow nicht zu übersehende Politik konnte ihn jederzeit aufwerfen —, bei dem gerade mein Herantreten an den englischen Admiral um Unterstützung vielleicht der Entente den längst herbeigesehnten Vorwand zum Zugreifen geliefert haben würde.

Im weiteren Verlauf der Internierung hatte es zuweilen den Anschein, als ob der englische Admiral in Scapa Flow bereit sei, sich für unsere Autorität in vollem Maße einzusetzen. Es hat nicht an Einwirkungen auf mich aus dem eigenen Lager gefehlt, mich des englischen Admirals zu bedienen. Ich habe aber in dessen Verhalten zu mir nie mehr gesehen als das Bestreben, die Schale unserer Offiziere, die er vielleicht höher gestiegen ansah, als sie es in Wirklichkeit war, wieder mit der unserer revolutionären Gegner im Verband in Balance zu bringen; möglich ist es aber auch, daß dabei die Befürchtung mitsprach, daß die deutschen Disziplinlosigkeiten auf seine Besatzungen ansteckend einwirken würden. Jedenfalls habe ich allen Verlockungen und Einwirkungen, mich auf den englischen Admiral zu stützen, widerstanden. Das hat jedoch nicht ausgeschlossen,

daß ich gelegentlich mittelbar aus dem Respekt, der ihm als dem Vertreter rücksichtsloser englischer Macht von vielen meiner mit einem schlechten Gewissen behafteten Untergebenen entgegengebracht wurde, Nutzen gezogen habe.

Ich nahm mir vor, bei allem meinen Überlegen und Tun den Blick auf die englische Admiralität gerichtet zu halten — sie würde in letzter Linie doch immer den Ausschlag geben. Sie mußte in uns Offizieren das England feindliche und in den Radikalen des Verbandes, noch vom Kriege her, das im Ententesinne arbeitende Element sehen. Auf jeden Fall erschien mir ein klares feindliches Verhältnis zu ihr besser als ein unsicheres freundschaftliches. Um unser Besitzrecht an den Schiffen nicht zu gefährden, schien es mir weiser zu sein, Unruhen vor dem englischen Admiral zu verbergen oder harmlos erscheinen zu lassen, um ihn vom Eingreifen zurückzuhalten — würde doch nie zu übersehen sein, wie weit ein solches gehen würde, es konnten aus ihm auch unbeabsichtigte Lagen entstehen, die rein aus Prestige-Gründen, für die der Engländer empfindlich ist, nicht wieder zu korrigieren gewesen wären.

Der Absicht, den englischen Admiral von Scapa Flow von uns fernzuhalten, glaubte ich durch legale Ausführung der englischen Anweisungen am besten zu dienen, auch schien es immerhin günstig zu sein, ein Vertrauensverhältnis zu ihm, soweit ein solches zwischen Feinden überhaupt möglich ist, anzubahnen. Je mehr ich persönlich an Vertrauen gewann, um so mehr konnte ich erwarten, daß mir nicht in meine Kommandoführung hineingesehen und -geredet wurde. Damit behielt ich die Möglichkeit, Ruhestörungen ohne Aufsehen nach außen beizulegen und unwirksam zu machen. Auch mußte mich ein leidliches Verhältnis zum englischen Admiral in meiner Stellung

stärken, während ein schlechtes die radikalen Elemente im Verband zu Herren über mich gemacht hätte. Vor die Wahl, welche Art von Verhältnis ich zum englischen Seebefehlshaber und zu dem Obersten Soldatenrat wählen wollte, war ich bereits gestellt worden. Der Obmann des letzteren hatte mir einige Tage nach dem Einlaufen in Scapa Flow gemeldet, daß die ersten Schritte zur Annäherung an ihn von englischen Unteroffizieren und Mannschaften getan seien, ob er nun zur Aufwiegelung der englischen Flotte die nötige Propaganda treiben sollte. Der Vorschlag hatte auf den ersten Blick viel Verführerisches, aber er hielt einer näheren Prüfung nicht stand: ich konnte der Meldung des Obmanns keinen rechten Glauben schenken, auch schien die Propaganda wenig Erfolg versprechend, stand doch den englischen Mannschaften der Sieg ihres Regierungssystems mit der Internierung der deutschen Flotte allzu sichtbar vor Augen; ihr Stolz auf ihr Land und ihre Regierung mußte größer sein als die Hinneigung zu internationalen, pazifistischen und so ganz unenglischen Bestrebungen. Über all diesen Überlegungen stand aber mein Offiziersgefühl, das mich warnte, mit den radikalen Elementen gemeinsame Sache zu machen. Ihre Art des Denkens und Handelns hatte sich als eine durch keine moralischen Gefühle irgendwelcher Art gehemmte erwiesen, so daß ihnen mit dem schärfsten Mißtrauen begegnet werden mußte. Wir Offiziere hatten mit der Revolution nichts gemein, wir wollten auch mit ihren Machern, die unser Land in unabsehbares Unglück und in tiefste Schande gestürzt hatten, nichts gemein haben. So verbot ich die Propaganda.

Es erschien mir wichtig, einige Gewißheit zu erhalten, wie der Engländer sich bei Ruhestörungen verhalten würde. Einen

Fühler hatte ich schon ausgestreckt. Die Antwort hatte mich nicht ganz befriedigt, meine Frage war vermutlich mißdeutet worden, sie war auf die Sicherheit der Offiziere, die gar nicht in Frage stand, bezogen worden. Ihretwegen wäre ich nie an den englischen Admiral herangetreten. Um diese Frage nicht als allzu dringlich erscheinen zu lassen, ließ ich sie vorläufig ruhen.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Eine Reihe von Fragen, die besser zwischen dem englischen Admiral und mir besprochen wurden, harrte ihrer Erledigung.

Der Führer der Torpedoboote hatte mir gemeldet, daß während der Untersuchung der Schiffe auf dem Firth of Forth englische Offiziere geäußert hätten, daß auch die deutschen Offiziere des Verbandes mehr oder weniger revolutionär seien. Diese Ansicht mochten sie sich auf Grund der Tatsache gebildet haben, daß wir Offiziere gemeinsam mit den revolutionären Besatzungen die deutschen Schiffe nach dem Firth of Forth überführt hatten. Ich wollte diese Beurteilung nicht auf den Offizieren ruhen lassen. Es traf sich günstig, daß Admiral Madden, der mich seinerzeit auf dem Firth of Forth hatte wissen lassen, daß ich ihn sprechen könnte, zufällig mit seinem Geschwader die Wache in Scapa Flow hatte. Ich suchte nunmehr um eine Unterredung nach; sie wurde auf den 27. November festgesetzt. In Begleitung meines Chefs des Stabes und eines Admiralstabsoffiziers als Dolmetscher begab ich mich an Bord des englischen Flaggschiffes. Ich brachte zu Beginn der Besprechung unzweideutig zum Ausdruck, daß wir Offiziere mit den revolutionären Mannschaften nichts gemein hätten, auch jegliche Gemeinschaft mit ihnen ablehnten. Unsere Beweggründe zur Teilnahme an der Überführung des Ver-

bandes wären gewesen, Ruhe und Ordnung im Deutschen Reiche aufrecht zu erhalten, um unser Land, das durch die Revolution in die traurigste Lage gebracht sei, vor noch schlimmeren Zuständen zu bewahren. Am Schluß meiner Ausführungen erwiderte Admiral Madden: „Ich verstehe Ihre Lage.“

Es kam dann zur Erörterung: 1. Die Reduzierung der Besatzungen und die Kopfstärken der Wachkommandos. Meine Vorschläge wurden entgegengenommen, aber sie blieben, wie schon erwähnt, unberücksichtigt.

2. Verantwortung für die seemännische Sicherheit der Schiffe. Die Sicherheit war abhängig von der Höhe der Wachkommandos; diese wurde uns englischerseits festgesetzt, also hätte die englische Regierung die Verantwortung übernehmen müssen. Aus gewissen Gründen, um in der Verbandsführung möglichst vom englischen Admiral unabhängig zu sein, beanspruchte ich die Verantwortung. Sie wurde als mir belassen angesehen. Sturmwarnungssignale würden mir zugestellt werden.

3. Landgang. Ich ersuchte, die erlassenen Vorschriften dahin zu ändern, daß den Besatzungen die Erlaubnis zum Landgang erteilt würde. Eine einseitige Erlaubnis für die Offiziere würde ich nicht annehmen. Anfrage bei der Admiralität wurde in Aussicht gestellt. Antrag wurde später von ihr abgelehnt.

4. Verpflegung. Ich wies auf den schlechten Verproviantierungsstand der Schiffe hin und bat, wenn nötig, auszuhelfen. Obgleich ich eine Zusage des Admirals Beatty erwähnt hatte, daß er die deutschen Besatzungen nicht verhungern lassen würde, blieb die Frage offen. Ein ohne mein Wissen von Admiral Madden abgesandter Funkspruch an den deutschen Hochseechef mit der Aufforderung, Proviant zu senden, legte dar, auf

welche Weise Admiral Beatty uns vor dem Hungertod zu bewahren trachtete.

Bei diesen Verhandlungen, wie auch bei späteren, sprach ich Deutsch, meine Sätze wurden vom englischen Dolmetscher ins Englische übertragen und umgekehrt die des englischen Admirals für mich ins Deutsche übersetzt. Die Formen, die mir gegenüber beobachtet wurden, waren der Lage entsprechend kühl, aber sie ließen eine gewisse Ritterlichkeit nicht vermissen.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Am 3. Dezember trafen die beiden ersten Dampfer „Sierra Ventana" und „Graf Waldersee" für den Heimtransport der überzählig gewordenen Besatzungsteile in Scapa Flow ein. Vier weitere folgten, in Gruppen zu zweien, einige Tage später. Am 13. Dezember verließen die letzten Heimtransporte Scapa Flow. Diesen schloß ich mich auf Dampfer Bremen an.

Wie ich schon erwähnt habe, wollte ich nach Eintritt des Verbandes in die Internierung in die Heimat zurückkehren, da für mein Wirken nach Einrichtung der Wachkommandos kein Tätigkeitsfeld mehr zu bleiben schien. Ich hatte die nötigen Schritte hierzu gleich nach dem Eintreffen in Scapa Flow eingeleitet. Im weiteren Verlauf der Internierung zeigte sich aber mehr und mehr, daß ein Admiral als Führer des Verbandes und dessen Unterstellung unmittelbar unter das Reichsmarineamt notwendig sei. Mit schriftlichen Anträgen um diese Unterstellung wäre ich wohl von Scapa Flow aus kaum durchgedrungen, persönlicher Einsatz in der Heimat schien mir geboten. Allerdings war in jenen Tagen wohl die Heimfahrt, aber nicht die Rückkehr von Deutschland nach Scapa Flow möglich. Meine Heimreise war daher mit meinem Rücktritt von der Spitze des Internierungsverbandes gleich-

bedeutend. Ich hätte diesen gerne vermieden gesehen, denn ich hatte mich mittlerweile in meine Aufgabe eingelebt und einen willkommenen Wirkungskreis in ihr gefunden. Ich war daher froh, als am 11. Dezember die nachstehenden beiden Funksprüche eintrafen, die mir die Rückkehr nach Scapa Flow ermöglichten. Sie sind im Wortlaut hier wiedergegeben, da sie noch in anderer Beziehung bemerkenswert sind: das an sich gutgemeinte Telegramm der Waffenstillstandskommission läßt doch schon, wenn auch sicher unbeabsichtigt, ein leises Sich-abfinden mit der Internierung der deutschen Schiffe in Scapa Flow erkennen. Die Forderung zu 3 war unnötig, da keine Zensur bestand. Die Antwort des englischen Hochseechefs vermeidet, auf die Hauptforderung zu 1 einzugehen, und ist für die Art, wie er deutsche Forderungen glaubte erledigen zu können, bezeichnend.

„F.-T. der Wako.

Die Bestimmungen des Waffenstillstandsvertrags Art. 23 sehen in erster Linie eine Internierung der deutschen Kriegsschiffe in neutralen Häfen vor. Im Gegensatz zu dem klaren Sinn dieser Bestimmungen werden die Besatzungen (Wachkommandos) der internierten Schiffe jetzt in den englischen Häfen wie Gefangene behandelt.

Ich bitte daher zunächst sofort um folgende Regelung:

1. Die Wachkommandos werden nicht wie Kriegsgefangene behandelt, daher beschleunigte Postzustellung einschließlich deutscher Zeitungen ohne Zensur.
2. Begründete Urlaubserteilung in die Heimat nach Angabe der Kommandos und kostenlose Fahrt bis zur Heimat.
3. Schnellste Zustellung der Dienstpost ohne Zensur.

gez. Goette, K. Admiral.“

Darauf antwortete der englische Hochseechef am 11. Dez.: „Erlaubnis für Offiziere und Mannschaften zur Rückfahrt nach Deutschland wird gewährt werden, soweit es deutsche Transportgelegenheiten und allgemeine Umstände zulassen."

Ich nahm jetzt nur Urlaub nach Deutschland, und der nächstälteste Offizier, Kommodore Dominik, übernahm meine Vertretung.

Wie ich die Stimmung der Besatzungen nach Heimsendung der Überzähligen einschätzte, hatte ich keine Bedenken, den Verband auf einige Zeit zu verlassen.

In die Heimat zurückgekehrt, übersandte ich dem damals stellvertretenden Staatssekretär des Reichsmarineamtes meine Vorschläge über die Unterstellung des Verbandes unmittelbar unter seine Behörde. Er entsprach ihnen schließlich. Die Verhandlungen hierüber und einige andere widrige Umstände verzögerten meine Rückfahrt nach Scapa Flow. Erst am 25. Januar traf ich dort wieder ein.

3. Kapitel

Wieder in Scapa Flow — Protest der Regierung gegen die Internierung — Die radikale Mannschaft und die Offiziersautorität — Die Rote Garde und die Disziplin — Reinigung des Obersten Soldatenrates

Während meiner Abwesenheit war ohne erkennbaren Anlaß Ende Dezember für unsere ausgehende Post Zensur eingeführt worden. Ferner hatte die Waffenstillstandskommission Ende Januar auf Veranlassung des Staatssekretärs des Reichs-

marineamts bei der Entente einen geharnischten Protest gegen die Zurückhaltung der deutschen Schiffe in Scapa Flow eingelegt. Dieser hätte vielleicht eindringlicher gewirkt, wenn sich die deutsche Regierung hätte entschließen können, das Linienschiff „Baden“ nicht eher auslaufen zu lassen, als bis der Protest entschieden gewesen wäre. So wurde der Protest überhaupt nicht beantwortet. Seine Nichtbeantwortung steckte die deutsche Regierung ein. Ich hatte das Gefühl, daß der Protest, so ernst er auch vom Reichsmarineamt gemeint war, der Regierung doch nur zur Wahrung des Gesichtes dienen sollte. So ist er wohl auch von der Entente verstanden worden.

Was mich bei meiner Rückkehr besonders schmerzlich berührte, war, daß die Entwicklung der inneren Zustände an Bord der Schiffe nicht allgemein zur Wiederherstellung geordneter Verhältnisse und einer gewissen Disziplin geführt zu haben schien. Es waren erhebliche Ruhestörungen vorgekommen, u. a. war, wenn auch nur auf Stunden, der Kommandant des Flaggschiffes abgesetzt und an dessen Stelle ein Deckoffizier ausgerufen gewesen; der bisherige Oberste Soldatenrat war durch einen noch radikaleren ersetzt worden; auch hatte sich eine Anzahl von Leuten, etwa ein Fünftel der Besatzung des Flaggschiffes, unter Führung eines spartakistisch gesinnten Oberheizers zu einer „Roten Garde“ zusammengeschlossen.

Für solche Vorkommnisse hatte die Internierung den günstigen Boden geschaffen. Die Abgeschlossenheit von der Außenwelt und der geistig nicht anregende, körperlich nicht ermüdende und viel freie Zeit lassende Arbeitsdienst hatten das vorhandene, schon an sich nicht geringe Sensationsbedürfnis erheblich gesteigert. Der Funkdienst, Presse und Briefe hatten mit ihren

Schilderungen von den Straßenkämpfen, die im Januar 1919 in Berlin und anderen Orten Deutschlands stattgefunden hatten, besonders aber durch die Nachricht vom Umkommen Liebknechts und Rosa Luxemburgs allgemeine Erregung hervorgerufen. Diesem Seelenzustand war dann eine starke Gereiztheit gegen alle Personen entsprungen, von denen die Menge annahm, daß sie ihre übertriebenen Wünsche nicht verstehen, vertreten und erfüllen würden; zu diesen Personen rechneten natürlich in erster Linie die Offiziere.

Wohl der überwiegende Teil der Mannschaften fühlte sich zu außergewöhnlichen Wünschen berechtigt. Er lebte in dem Glauben, mit der Überführung der Schiffe und der Aufsichnahme der Internierung der Regierung einen ganz besonders großen Dienst erwiesen zu haben, und zwar, da er sich nicht mehr als dienstpflichtigen Soldaten betrachtete, einen freiwillig übernommenen. Er erwartete vor allem übrigen Marinepersonal durch besondere Belohnung, dem Geist der Zeit entsprechend in wirtschaftlichen Werten, ausgezeichnet zu werden.

Durch Briefe aus der Heimat wollte man erfahren haben, daß die Bezüge für Mannschaften eine erhebliche Erhöhung erfahren hätten, ohne daß der internierten Besatzungen gebührend gedacht worden sei. Viele der Mannschaften fühlten sich enttäuscht, verletzt und zurückgesetzt. Die politischen Treiber hatten sich dieser Stimmung bedient und sie dazu ausgenutzt, den ihnen nicht genügend aktiven Obersten Soldatenrat abzusetzen und an seine Stelle einen neuen, zielbewußteren zu setzen. Weiter war eine Kommission aus radikal gesinnten Leuten gebildet und mit dem Auftrag nach Berlin zum Staatssekretär des Reichsmarineamts entsandt worden, dort die Erfüllung wirtschaftlicher und politischer Wünsche durchzusetzen.

Hier sei das Protokoll wiedergegeben, welches über die mündliche Besprechung dieser Angelegenheit im Reichsmarineamt geführt worden ist:

Forderungen der Abordnungen:	Entscheidungen des Staatssekretärs:
1. Anerkennung des Obersten Soldatenrates der internierten Flotte.	1. Der O.-S.-R. wird anerkannt, da er in Übereinstimmung mit den von dem Zentralrat der deutschen Republik für die Ausübung der Kommandogewalt erlassenen rechtsgültigen Bestimmungen gebildet ist.
2. Bestehenbleiben des S.-R. auf den internierten Schiffen bis zur Heimkehr bzw. Rückkehr der Mannschaften.	2. Die S.-R. können bestehen bleiben in dem Umfang, wie ihn die Verfügung über die Ausübung der Kommandogewalt zuläßt. Danach ist zu bilden: a) für jedes Schiff ein S.-R. von höchstens drei Köpfen, b) für jede T-Flotille bzw. für je 10—12 T-Boote ein S.-R. von höchstens drei Köpfen.
3. Eine Ablösung der Besatzungen der internierten Schiffe kann nur im Einver-	3. Die durch die knapp bemessene Besatzungsstärke geschaffene besondere Lage wird

ständnis mit dem O.-S.-R. des I.-V. geschehen.

selbstverständlich berücksichtigt werden. Die Stationskommandos werden beauftragt werden, einen Plan für etwaige notwendige Ablösungen aufzustellen und dem Kommando des I.-V. zur Stellungnahme zu übersenden.

4. (Unwesentlich.)

4. (Unwesentlich; nicht behandelt.)

5. Einrichtung einer Internierteneabteilung in Wilhelmshaven, damit der Nachschub gewährleistet ist. Hinzuziehung eines Vertreters des I.-V. zur Leitung.

5. Da eine Internierten-Abteilung in Wilhelmshaven bereits besteht, ist nichts einzuwenden, wenn ein Vertreter des I.-V., der die Bedürfnisse auf Grund der besonderen Lage in Scapa Flow beurteilen kann, dazutritt. Zweckmäßig Verwalter eines der Schiffe des I.-V. Es ist nichts dagegen einzuwenden, daß auf den Verbindungsschiffen Vertreter mitfahren, die die Nachbestellungen übermitteln und die sichere Überführung überwachen.

6. Bei Bestehenbleiben einer Volksmarine in erster Linie Berücksichtigung der Berufs-

6. Es ist selbstverständlich, daß das Berufspersonal, das auf den internierten Schiffen seine

soldaten des Internierungsverbandes.	Pflicht tut, voll und ganz berücksichtigt wird; daß es in allen Fällen vor allen anderen Berücksichtigung finden muß, kann aus Billigkeitsrücksichten nicht in Aussicht gestellt werden. Es wird aber zugesichert, daß es nicht benachteiligt wird.
7. Festsetzung der Gebührnisse der Inaktiven und Aktiven:	7.
a) Löhnung und Arbeitszulagen wie bisher, außerdem ein Internierungsgeld für Mannschaften, Offiziere und Beamte von 5 M. täglich bis 21. November rückwirkend.	a) Löhnung und Arbeitszulagen wie bisher. Ab 1. Januar wird Mannschaften einschl. Deckoffizieren eine tägliche Internierungszulage von 2 M. gezahlt, daneben ist die einmalige Überführungsprämie von 225 M. zahlbar.
b) Entlassungsgeld bzw. Zivilausstattung.	b) Entlassungsgeld und -Anzug werden nach den Bestimmungen gewährt.
c) Gewährung eines Erholungsurlaubs einschl. Löhnung und Verpflegungsgeld von 4 Wochen bei Rückkehr.	c) Einverstanden unter der Bedingung, daß die Internierung mindestens 4 Monate beträgt.
d) Erhöhung des Verpflegungsgeldes um 0,50 M. pro Tag und Freigabe der	d) Vom 1. Februar 1919 ab erhalten die Besatzungen der internierten Schiffe ein

Menageüberschüsse, die zur Zeit gesperrt sind.	gegen das Verpflegungsgeld in der Heimat um 0,50 M. erhöhtes Verpflegungsgeld. Die Freigabe der aus den Jahren 1914—15 stammenden, derzeit zurückgestellten Menageersparnisse kann nicht erfolgen, da diese Ersparnisse infolge Gewährung eines zu hohen Verpflegungsgeldes, nicht aber durch Einschränkungen in der Mannschaftsverpflegung entstanden sind.

Genehmigt.

Berlin, 24. Januar 1919.

Unterschriften.

Zu diesen Verhandlungen war der Internierungsverband weder hinzugezogen worden, noch hatte er von den gestellten Forderungen Kenntnis gehabt. Es bedarf wohl kaum der Erwähnung, daß die Kommission nicht befugt oder autorisiert war, im Namen von Offizieren Forderungen zu stellen, wie sie es unter 7a getan hat.

Mit diesen auf wirtschaftliche Vorteile gerichteten Bestrebungen, liefen auch starke politische mit. Sie liefen darauf hinaus, die „Reaktion“ fernzuhalten. Man fürchtete durch diese

der „Früchte der Revolution“ beraubt zu werden, d. h. die persönlichen und wirtschaftlichen Vorteile wieder zu verlieren, die sich die Proletarierklasse, zu der man sich rechnete, auf Kosten des Gesamtvolkes errungen hatte. Der Offizier erschien als die verkörperte Reaktion. Ihm galt der Kampf. Diesen führten der Oberste Soldatenrat und die vielen radikal gesinnten Soldatenräte der Schiffe, getrieben von ihrem Anhang unter den Mannschaften und gestützt auf ihn. Die Soldatenräte wollten keinesfalls zulassen, daß der Offizier in seine frühere vorherrschende und ausschlaggebende Stellung zurückkehrte. Am liebsten hätten sie ihn ganz ausgeschaltet; doch war dies nicht zu erreichen, weil für den englischen Admiral der Offizier der Repräsentant des Verbandes und der Schiffe war, zu welchem Amt sie — zu ihrem großen Leidwesen — vom englischen Admiral nicht mit zugelassen worden waren, und weil die Berufskenntnisse, in denen auch die große Menge die einzige Gewähr für die Sicherheit ihres Lebens an Bord sah, den Offizier unentbehrlich machten. So mußten sich die radikalen Elemente mit dem Fortbestehen des Offiziers abfinden, doch bemühten sie sich, den Offizier sich unterzuordnen, ihn zu ihrem Organ zu machen.

Abgesehen vom Standesinteresse forderte es die Wahrung unseres Besitzrechtes an den Schiffen, den Offizier in seine alte Stellung zu den Mannschaften wieder einzusetzen, seine Autorität wiederherzustellen. Die Ziele der Offiziere und der radikalen Soldatenräte standen sich mithin feindlich gegenüber. Die Einrichtung der Soldatenräte konnte nicht beseitigt werden, denn sie war durch das Protokoll vom 24. Januar 1919 bis zur Beendigung der Internierung nochmals ausdrücklich bestätigt worden. Neben Rechtsmitteln fehlte auch die Macht,

um diese so schädliche Einrichtung aufzuheben. So mußte versucht werden, die Radikalen aus ihrer bisherigen ausschlaggebenden Stellung unter den Mannschaften und innerhalb der Soldatenräte zu verdrängen. Dieses Ziel konnte nur dann völlig erreicht werden, wenn es gelang, den an Zahl geringen marinetreuen Deckoffizieren und Mannschaften zu größerem Einfluß zu verhelfen und auch die große Menge für ein leidliches Vertrauensverhältnis zum Offizier zurückzugewinnen. Auf dem Wege von Neuwahlen konnten dann vielleicht besser gesinnte Mitglieder für die Soldatenräte gewonnen werden, und es konnte — im günstigsten Falle — aus den Mannschaften selbst der Wunsch hervorgehen, die Einrichtung der Soldatenräte aufzugeben.

Zur Hebung des Einflusses der Marinetreuen war vom Führer der Torpedoboote und von einigen tätigen und glücklich veranlagten Kommandanten, von denen Kapitänleutnant Elze von „Emden“ besonders erwähnt sei, manches geschehen. Es begann sich bereits eine Gruppe im Verbande zu bilden, die dem Wirken der radikalen Soldatenräte Widerstand leistete. Sie umfaßte damals etwa die Torpedoboote, zwei bis drei kleine Kreuzer und zwei Linienschiffe.

Ungünstig hingegen waren die Aussichten, die große Menge zu gewinnen. In den Bemühungen um ihr Vertrauen mußten die Offiziere einen schweren Stand haben. Sie ist ausschließlich beherrscht von dem die Zeit regierenden Gedanken und Wunsch nach wirtschaftlichen Vorteilen. Wer ihr die größten verschafft oder auch nur verspricht, hat ihr Vertrauen. Ihr gegenüber hat der Radikale, da er sich in der Erkämpfung von wirtschaftlichen Vorteilen durch moralische Verantwortung nicht gehemmt fühlt, leichtes Spiel: er hat und hält das Zutrauen

der Menge. Der Offizier in seinem Idealismus hingegen fühlt sich für den Staat, für das Volk im ganzen verantwortlich: er vermag nicht Schaden anrichtende, wirtschaftliche Bestrebungen zu vertreten. Darin liegt die große, nicht zu überwindende Schwäche seiner Stellung, ihre Tragik, daß er sich in einer vom wirtschaftlichen Gedanken beherrschten Zeit wie der heutigen, nicht wie ehedem, als noch der heldische Gedanke das Volk bewegte, als Vorkämpfer an die Spitze der Bewegungen stellen kann. Die neue, wirtschaftliche Ziele verfolgende Bewegung wird er von seinem Offiziersstandpunkt aus bekämpfen müssen; doch wird es gerade dieser Kampf sein, der ihm den Rückweg zum Vertrauen der Menge verschließt. — Diese Überlegungen ließen mich von den Kämpfen um das Herz der großen Menge nur wenig erwarten. Es war besser, zu versuchen, die Stellung des Offiziers durch Ausscheiden und Heimsenden der die Menge zu neuen wirtschaftlichen Forderungen treibenden Radikalen zu stärken. Allerdings erwuchsen solchen Heimsendungen in größerem Umfange wiederum Hindernisse und Einschränkungen aus dem Zwang, die personelle Fahrtbereitschaft der Schiffe aufrecht zu erhalten.

Der Wiederbelebung der Offiziersautorität sollte auch die von mir zu Anfang erbetene und mir auch zugewiesene höhere Gerichtsbarkeit dienen. Bei ihr blieb die Mitwirkung von Soldatenräten ausgeschaltet; so hatte ich wenigstens ein Rechtsmittel zur Hand, das mir allein zur Verfügung stand. Im Januar konnte ich noch eine Disziplinarstrafordnung hinzufügen. Das Bedürfnis nach einer solchen war mit aus der Mannschaft hervorgegangen, die damit ihren Wunsch nach einer gewissen Ordnung und Sicherung des persönlichen Eigentums zu erkennen gegeben hatte. Der Kriegsgerichtsrat des Verbandes

hatte die durch die Revolution außer Kurs gesetzte Disziplinarstrafordnung den Bedürfnissen des Verbandes entsprechend abgeändert. Die Arreststrafen, deren Verhängung und Vollstreckung an Bord auf viele Hindernisse stießen und nicht überall möglich waren, wurden durch Geldstrafen abgelöst oder ergänzt. Die neue Disziplinarstrafordnung erfreute sich bald bei hoch und niedrig allgemeiner Wertschätzung und die Mannschaften gewöhnten sich wieder daran, daß Verstöße mit Strafen gesühnt werden mußten. Nach Einsetzung der neuen Regierung wurde die frühere Disziplinarstrafordnung, die Geldstrafen nicht kannte, wieder in Kraft gesetzt. Das Reichsmarineamt konnte sich nicht entschließen, dem Verband die seinige zu belassen. Aus Rechtsgründen konnte ich sie daher auch nicht länger halten und mußte die vor der Revolution geltend gewesene wieder einführen. Die Folge war, daß nur an Bord der Schiffe Strafen verhängt wurden, deren allgemeine Verhältnisse dies erlaubten. Die Verhängung und Vollstreckung einer Arreststrafe an Bord eines Linienschiffes, auf dem keine Stimmung dafür vorhanden war, führte zu einer schweren Meuterei, die zuguterletzt noch unser Besitzrecht in bedenkliche Gefahr gebracht hat. In den Wechsel der Disziplinarstrafordnungen fiel auch die Aufhebung der mir bisher gewährten höheren Gerichtsbarkeit. Mit dieser Maßnahme wurde nicht nur meine Autorität im Verbande geschwächt, sondern auch das einzige wahrnehmbare Zeichen seiner Souveränität beseitigt. Es gelang mir schließlich, das Reichsmarineamt, trotz seiner für die Aufhebung meiner Gerichtsbarkeit vielleicht sehr gewichtigen Gründe, zu veranlassen, mir diese wieder zurückzugeben.

Bei den mannigfachen Beschränkungen, die wir uns der komplizierten Lage wegen auferlegen mußten, war es natürlich,

daß wir uns nicht auf ein oder das andere Mittel versteifen konnten, sondern daß alle herangezogen und ausgenützt werden mußten, um die Stellung des Offiziers zu heben. Es hat sich ja im weiteren Verlauf der Internierung einiges gebessert; es gelang, marine- und regierungstreue Mitglieder für den Obersten Soldatenrat und auch für einige andere Räte zu gewinnen. Doch ein endgültiger Erfolg, den Einfluß der Radikalen auszuschalten, ist uns nicht beschieden gewesen. Erst der Versenkung blieb es vorbehalten, einen allgemeinen Umschwung in der Stimmung für Staat, Vaterland und Offizier herbeizuführen.

Nicht unerwähnt möchte ich lassen, daß eine Anzahl Deckoffiziere, Unteroffiziere und Mannschaften ihr persönliches Verhältnis zu ihren Offizieren, wie es vor der Revolution allgemein üblich gewesen war, trotz allen Anfeindungen und Terrors aufrecht erhalten haben. Ganz besonders traf dies auf das Unterpersonal meines Stabes zu; ja das Signalpersonal unter Leitung seines vortrefflichen ältesten Unteroffiziers strahlte seine Zuverlässigkeit und Hingabe für den Dienst über das der übrigen Schiffe aus und trug so mit dazu bei, daß der Signaldienst im ganzen Verbande gut arbeitete. Die vornehme Gesinnung der Leute meines Stabes ist eine der wenigen schönen Erinnerungen an meine Kommandoführung in Scapa Flow.

— —

Um das Wohlbefinden der Besatzung zu heben, beschloß ich, den englischen Seebefehlshaber aufzusuchen und durch persönliche Rücksprache den ersehnten Landgang und Zensurerleichterung für unsere Briefe zu erlangen; auch anderes, weniger Wichtiges war noch mit ihm zu erörtern. In der Besprechung

äußerte der englische Admiral über meinen Antrag, den Landgang zu gestatten, daß er persönlich nichts dagegen einzuwenden habe, doch müßte er erst die Admiralität fragen. Da ich den Standpunkt der Admiralität kannte, so wußte ich, daß der Antrag wiederum abgelehnt werden würde. Was die Zensur der Post anbeträfe, würde er meinem Vorschlage entsprechend eine Zensurstelle an Bord eines seiner Schiffe beantragen. Dieser Antrag hatte Erfolg, die Zensurstelle wurde bald eingerichtet, aber leider auch bald, wenigstens für Privatbriefe, wieder aufgegeben.

Ich ersuchte weiterhin um ein englisches Fahrzeug zum dienstlichen Besuch an Bord meiner Schiffe, da ich zu meinem Bedauern nicht dafür einstehen könnte, daß mein Chefboot nicht von anderen Personen, denen die Benutzung englischerseits nicht gestattet sei, hinter meinem Rücken benutzt würde. Der Antrag wurde genehmigt.

Schließlich ließ ich mir noch einmal vom englischen Admiral bestätigen, daß für ihn Soldatenräte nicht vorhanden seien und er nicht mit ihnen verhandeln würde.

— — — — — — — — — — — — — — — — — — — —

Anfang Februar spitzte sich durch Ausschreitungen der „roten Garde" an Bord meines Flaggschiffes die Lage schnell zu. Man erzwang die Ausgabe von Alkohol. Die durch reichliche Schnapsausgabe hervorgerufenen abstoßenden Zustände hatten bei dem besseren Teil der Besatzung Mißbilligung gefunden. Eine Wiederholung der Alkoholausgabe stand bevor; zum Überfluß hatte ein aus Wilhelmshaven an Bord zurückgekehrter Unteroffizier mit seinen spartakistisch angehauchten Schilderungen der heimischen Zustände die Besatzung stark erregt. So stand eine in ihren Folgen nicht abzusehende Auseinandersetzung zwischen

den radikalen und den besseren Elementen bevor. Um mich zu vergewissern, wie sich der englische Admiral in einem derartigen Konflikt verhalten, ob unser Besitzrecht durch einen derartigen Konflikt gefährdet werden würde, meldete ich ihm meinen Besuch an. Die außergewöhnliche Tagesstunde, zu der dies geschah, ließ den englischen Admiral die Lage vielleicht ernster auffassen, als sie es wirklich war. Er ließ mich durch ein von einem armierten Dampfer begleitetes Boot abholen. Ich hatte etwas mit diesem Waffenaufgebot gerechnet und mir eine erhebliche Wirkung von ihm auf die radikalen Elemente an Bord versprochen, die sicher noch durch meine Fahrt zum englischen Admiral zu so außergewöhnlicher Zeit — es war Abend geworden — gesteigert werden mußte. Ich sollte mich nicht getäuscht haben.

Ich legte dem englischen Admiral die Verhältnisse an Bord dar, daß sich eine rote Garde gebildet hätte und eine heftige Auseinandersetzung zwischen ihr und dem ordnungliebenden Teil während der Nacht nicht ausgeschlossen sei. Durch die Waffenstillstandsbestimmungen wären wir Offiziere der Waffen beraubt und würden daher die Ordnung mit Gewalt nicht wiederherstellen können. Mir läge daran, zu erfahren, was er in diesem Falle zu tun gedächte; ich wollte jedoch besonders betonen, daß meine Frage nicht im Interesse der Sicherheit der Offiziere gestellt sei. Mir würde am besten gedient sein, wenn die rote Garde von Bord entfernt werden könnte; da ein deutsches Postfahrzeug für ihren Heimtransport zur Zeit nicht im Hafen sei und erst in drei Tagen einliefe, würde ich es begrüßen, wenn sie bis zur Abfahrt dieses Fahrzeuges an Land, in ähnlicher Weise wie an Bord, interniert werden könnte. Der englische Admiral erwiderte, daß er keine Unterkunft für diese

Leute an Land habe, daß er sie aber sofort als Gefangene abholen und sie auf seinen Schiffen einsperren wolle. Ferner sei er bereit, da ich für die Aufrechterhaltung der Ordnung verantwortlich wäre, meine Autorität mit allen Mitteln zu unterstützen und aufrecht zu erhalten. Ich möchte meinen Leuten sagen, daß er, sofern sie sich auflehnten, sofort auf das schärfste eingreifen und, wenn nötig, eine Wache an Bord setzen würde. Da ich meine Leute nicht zu Gefangenen machen lassen, vor allem aber keine englische Wache an Bord haben wollte, weil sie das deutsche Besitzrecht an den Schiffen in Frage stellte, so ersuchte ich, von diesen Maßnahmen abzusehen, doch mich zu unterstützen, falls die rote Garde sich weigern sollte, mit dem nächsten Postfahrzeug die von mir anzuordnende Heimreise anzutreten. Diese Zusage gab mir der englische Admiral mit der Versicherung, so viele Zerstörer zur Verfügung zu stellen, wie ich brauchte. Auch würden während derselbigen Nacht noch Streitkräfte bereit gehalten werden, die auf ein zwischen uns verabredetes Signal längsseit „Friedrich der Große" kommen würden.

Nach meiner Rückkehr an Bord konnte ich allgemeine Beruhigung feststellen. Ich ließ die Besatzung das Ergebnis meiner Besprechung wissen. Am nächsten Vormittag fand eine Versammlung der Besatzung statt; die rote Garde erklärte sich bereit, mit dem nächsten Heimtransport von Bord zu gehen; sie verspräche bis dahin nicht gegen Zucht und Ordnung zu verstoßen, bäte aber, nicht unter englischer bewaffneter Macht zum Dampfer gebracht zu werden. Ich sagte dies zu und verständigte den englischen Admiral. Die rote Garde hielt ihr Versprechen. Daß nun aber doch bei ihrem Abtransport ein gefechtsklarer Zerstörer längsseit kam, war auch mir überraschend.

Ändern konnte ich es nicht mehr. Übrigens wurde die rote Garde in unarmiertem Fahrzeug an Bord des Postfahrzeuges gebracht.

Das Erscheinen des Zerstörers hatte insofern sein Gutes gehabt, als ein Teil der Schiffsbesatzungen, die den Vorgang mit beobachtet hatten, Ekel und Abscheu äußerten, daß durch das unglaubliche Verhalten einiger Deutschen eine derartige Maßregel notwendig geworden war.

In dieser Zeit wurde uns englischerseits der Empfang von Funkentelegrammen untersagt und durch Wegnahme der betreffenden Apparatteile auch unmöglich zu machen gesucht. Ich teilte dies dem Reichsmarineamt mit, ihm überlassend, ob es Protest einlegen wolle. Für den Verband war die Sperrung nicht unangenehm, hielt sie doch die erregenden Tagesberichte von den Besatzungen fern.

Es durfte angenommen werden, daß nunmehr eine Zeitspanne der Ruhe für „Friedrich der Große“ und den Verband gekommen sei. Sie sollte benutzt werden, die neuen Bestimmungen über Soldatenräte im Verband einzuführen.

— — — — — — — — — — — — — — — — — — —

Die Einsetzung einer verfassungsmäßigen Regierung im Februar 1919 hatte bei den Mannschaften Widerhall gefunden, der sich in einem Huldigungstelegramm an den Reichskanzler verdichtete. Der Entwurf ging von dem Kreuzer „Emden“ aus und wurde zur Unterschriftensammlung bei den Besatzungen der Schiffe und T-Boote in Umlauf gesetzt. Nur wenige ganz radikale Besatzungen hatten sich von der Unterschrift ausgeschlossen; auch der Oberste Soldatenrat. Sehr zu seiner Enttäuschung hat das Telegramm trotzdem den Weg zu dem Reichskanzler und der Presse gefunden.

Gleich nach Einsetzung der neuen Regierung wurden die Soldatenräte in der Heimat ihres Amtes entsetzt; an ihre Stelle sollten Vertrauensleute mit bescheideneren Befugnissen gewählt werden. Für den Internierungsverband blieben laut Protokoll vom 24. Januar die Soldatenräte, wie schon erwähnt, bestehen.

So mußte ich mich darauf beschränken, den Erlaß der Regierung über die Ausübung der Kommandogewalt innerhalb des Verbandes wenigstens sinngemäß durchzuführen. An den für die Schiffskommandos erlassenen Richtlinien hat auch der Oberste Soldatenrat mitgewirkt, weil er es für klüger hielt, bei dieser Gelegenheit nicht offen seine uns bekannte regierungsfeindliche Gesinnung zum Ausdruck zu bringen. Daß er unter der Hand den Hebel ansetzen würde, meine Verfügung unwirksam zu machen, war sicher. Es erschien daher jetzt um so dringender, den Obersten Soldatenrat von seinen radikalen Mitgliedern, die weder dem Interesse des Verbandes dienten noch in die Zeit hineinpaßten, zu befreien. Ihr Anhang im Verband war aber noch zu stark, um dieses Ziel auf dem Wege einer Neuwahl zu erreichen. Zwei Gelegenheiten, bei denen diese Mitglieder sich unberechtigt in meine Befugnisse eingemischt hatten, erschienen mir als Ausgangspunkt eines Konfliktes mit ihnen nicht geeignet. Da bot mir ein Verstoß der beiden radikalen Mitglieder gegen meine und gegen englische Anordnungen die geeignete Handhabe. Ich konnte gegen sie jetzt mit der sicheren Aussicht vorgehen, ihre Entfernung durchzusetzen; nicht nur das Recht, sondern auch die Macht standen mir zur Seite. Ich setzte sie als Mitglieder des Obersten Soldatenrates ab und befahl ihnen, mit dem nächsten Postfahrzeug nach Deutschland zurückzukehren.

Nach den Bestimmungen war ich nicht berechtigt, Mitglieder dieses Rates abzusetzen. Der deutsche oberste Befehlshaber eines Verbandes im Ausland hätte freilich das Recht haben müssen, unfähige Mitglieder, deren Verhalten die Beziehungen zu dem Großstaat störten, auszuschalten. Ich konnte diese Frage nun auch mit zur Entscheidung bringen.

Meine Maßnahme erregte im Verband einen Sturm der Entrüstung, von dem nur die Torpedoboote, zwei kleine Kreuzer und zwei Linienschiffe nicht berührt wurden. Die Besatzung meines Flaggschiffes glaubte den Dienst niederlegen zu müssen, der eine oder andere Soldatenrat verlangte meine Absetzung; auch sonst wurde nach radikaler Sitte mit unfreundlichen Worten über meine Person nicht gespart. Den englischen Admiral hatte ich wissen lassen, daß ich des Verstoßes wegen das Weitere gegen die Schuldigen veranlassen würde.

Der entscheidende Schritt zur Beseitigung der ungeeigneten Mitglieder war getan, es hatte nun keinen Zweck, die Erregung im Verband weiter anwachsen zu lassen. Ich sicherte diesem daher zu, daß ich noch die Genehmigung zu meinem Vorgehen vom Reichswehrminister einholen würde. Daraufhin legte sich die Erregung etwas, auch nahm die Besatzung meines Flaggschiffes den Dienst wieder auf.

Der Bericht an den Reichswehrminister, der den Sachverhalt eingehend wiedergab, mußte die Zensur des englischen Admirals passieren. Dadurch erhielt dieser Einblick in die Angelegenheit. Es ist mir hieraus von Soldatenräten ein Vorwurf gemacht worden, den ich aber leicht entkräften konnte: hätte ich die Zensur umgangen, so hätte ich, nicht anders als die beiden Mitglieder des Obersten Soldatenrates, gegen englische Vorschrift verstoßen und mich damit ihnen gegenüber waffenlos gemacht.

Ich erbat vom Reichswehrminister funkentelegraphische Entscheidung und ersuchte, auch grundsätzlich die Frage zu klären, ob ich unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse des Internierungsverbandes (wochenlange Unterbindung des Verkehrs mit dem Heimatland; Unangebrachtheit, derartige Dinge durch F.-T. zu berichten) nicht berechtigt sei, selbständig Mitglieder des Obersten Soldatenrates zu entlassen, wenn sie erheblich gegen die Anordnungen des englischen Admirals verstoßen.

Unterdes hatten die Torpedoboote und die gut gesinnten Schiffe sich gegen die über mich verhängte Hetze gewandt und gewannen für ihre Auffassung an Boden. Unerfreulich war, daß bis zum Eintreffen der Entscheidung des Reichswehrministers Tage und Wochen vergehen konnten, während welcher Zeit der Streit um meine Person nicht zur Ruhe kommen würde.

Da trat ein Ereignis unerwarteter Art ein. Der englische Admiral sandte mir einige Tage nach dem Vorfall nachts zwei Offiziere mit der Forderung an Bord, die beiden Übeltäter ihm sofort auszuliefern; nur wenn ich besondere Bedenken dagegen hätte, wolle er nicht auf seiner Forderung bestehen. Ich hatte nicht die Absicht, sie auszuliefern, meinem Versprechen getreu, über jeden Deutschen, gleichgültig welcher Art, meinen Schild zu halten. Ich stellte die beiden vor die Wahl: jede Art von Betätigung im Obersten Soldatenrat sowie die Treibereien gegen die Verbandsleitung einzustellen und das Schiff ohne Aufsehen gelegentlich des nächsten heimkehrenden Fahrzeuges zu verlassen — oder aber ausgeliefert zu werden. Ich ließ ihnen Bedenkzeit; sie entschlossen sich für ersteres. Durch ihr Versprechen hatte ich eine starke Handhabe; trieben sie die Hetze zu herausfordernd weiter, so konnte

ich sie immer noch ausliefern. Die Forderung des englischen Admirals hatte weiter das Erfreuliche für mich, daß ich bei Nichtgenehmigung meines Antrages durch den Reichswehrminister trotzdem meine Absicht, die beiden Obersten Soldatenratsmitglieder loszuwerden, durchsetzen konnte. Ich ließ also dem englischen Admiral sagen, ich bäte, von der Auslieferung abzusehen, da er das Übertreten der englischen Forderungen nicht durch sein Personal, sondern durch mich erfahren hätte — ich selbst hätte nur zum Ausdruck bringen wollen, daß ich Durchstechereien des Obersten Soldatenrates fern stünde —, aus diesem Grunde wäre mir die Auslieferung der Leute sehr unerwünscht, ich würde sie aber zur Bestrafung nach Deutschland schicken. Ich nähme an, daß sie ohne Weigerungen bei der nächsten Fahrgelegenheit von Bord gehen würden. — Nach etwa einer Woche, und zwar am Abend vor der Abfahrt des deutschen Postfahrzeuges nach Wilhelmshaven, erhielt ich die funkentelegraphische Antwort des Reichswehrministers:

„Auf Buch-Nr. 1780 an Marine-Amt.

Nach Ziffer 11 Verordnungsblatt vom 24. Januar Nr. 18 sind H. H. und M. M. wegen Ungehorsams strafbar. Da vertrauensvolles Zusammenarbeiten nicht sichergestellt, beide mit nächster Gelegenheit heimsenden. Schreiben folgt."

Das in Aussicht gestellte Schreiben erhielt ich erst drei Monate später zugestellt. Aus ihm erfuhr ich, daß mir das geforderte Absetzungsrecht gegen Mitglieder des Obersten Soldatenrats nicht zugebilligt worden war. Diese Entscheidung hat mich in Erstaunen gesetzt.

Am Abfahrtstage weigerten sich die beiden Leute, trotz ihres gegebenen Versprechens, von Bord zu gehen, sie verlangten

eine Frist, und zwar bis zum nächsten Heimtransport, da sie erst noch für ihren Ersatz sorgen müßten und ihre Sachen noch nicht gepackt hätten. Ich sagte ihnen, daß die Ersatzfrage nicht von ihnen, sondern von mir gelöst würde, und daß sie sich in zwei Stunden spätestens einzuschiffen hätten. Den englischen Admiral mußte ich, wegen Bestellens des englischen Transportfahrzeuges und weil die Leute zum Heimtransport abgemeldet waren, wissen lassen, daß diese anscheinend nicht von Bord gehen würden. Das hatte zur Folge, daß sich zur Abfahrtsstunde ein englischer Zerstörer und ein armierter Dampfer gefechtsklar in die Nähe von „Friedrich der Große" legten. Die Leute begaben sich nun ohne weitere Zwischenfälle von Bord. Dieser Vorgang, von vielen Schiffsbesatzungen mit angesehen, löste wiederum Empörung aus. Die Beseitigung der beiden Obleute wurde daher schließlich doch von einem erheblichen Teil der Schiffe als völlig in der Ordnung empfunden. Die Torpedoboote hatten ihrem Vertreter im Obersten Soldatenrat das Vertrauen gekündigt. Er und ebenso ein weiteres Mitglied des Obersten Soldatenrates, das ich seiner marinetreuen Gesinnung wegen gern behalten hätte, legten ihre Ämter nieder und erhielten die Heimfahrt gewährt. Ein fünftes Mitglied war bereits vorher bei der Internierten-abteilung in Wilhelmshaven untergeschlüpft. Somit hatte sich der Oberste Soldatenrat aufgelöst.

Da ich durch das Protokoll vom 24. Januar verpflichtet war, einen neuen Obersten Soldatenrat wählen zu lassen, und da die Besatzungen noch nicht wieder allgemein so einsichtig geworden waren, auf diese Einrichtung von sich aus zu verzichten, so mußte für die Neuwahl wenigstens angestrebt werden, daß nur Mitglieder in den Obersten Soldatenrat

gewählt wurden, die Gewähr boten, im Interesse des Reiches, der Marine und des Internierungsverbandes zu arbeiten. Bis zur Neuwahl, die nach einigen Wochen zustande kam, versah der Soldatenrat meines neuen Flaggschiffes, ein verständiger und marinetreuer Unteroffizier, den Dienst des Obersten Soldatenrats. Der neugewählte Oberste Soldatenrat fiel erheblich besser aus als sein Vorgänger. Die Mehrzahl seiner Mitglieder war marinetreu und vom besten Willen beseelt, Gutes zu wirken. Da der Oberste Soldatenrat aber eigentlich eine gegen die Verbandsleitung geschaffene Einrichtung war, so mußte er, sobald er sich auf unsere Seite stellte, das Vertrauen der Radikalen verlieren, während er für die Wohlgesinnten, die von sich aus zu ihren Offizieren hielten, überflüssig war. Diesen inneren Widerspruch hat auch der neue Oberste Soldatenrat nicht überwinden können. Zwei seiner Mitglieder verfielen in die Gepflogenheiten des alten, stießen aber an Bord meines neuen Flaggschiffes bei dem Heizerpersonal auf so unfreundlichen Widerstand, daß sie es vorzogen, freiwillig das Feld zu räumen und nach Deutschland zurückzukehren. Die übrigen marinetreuen Mitglieder traten von selbst aus dem Obersten Soldatenrat aus oder wurden zurückgezogen, so daß in den letzten Tagen des Internierungsverbandes wieder der obenerwähnte Unteroffizier den Obersten Soldatenrat vertretungsweise darstellte. Diese Entwicklung des Obersten Soldatenrats hat mir die Amtsführung im weiteren Verlauf der Internierung erleichtert und ist dem ganzen Verbande zugute gekommen; auch für die Offiziere der übrigen Schiffe hatten sich durch sie die Verhältnisse gebessert.

4. Kapitel

Flaggschiffwechsel — Zweite Reduzierung der Besatzungen

Nach Auskehrung des Obersten Soldatenrats war der Augenblick gekommen, wo ich den schon Ende Januar beabsichtigten, aber dann der gespannten Lage wegen wieder aufgeschobenen Flaggschiffwechsel vornehmen konnte. Er fand am 25. März statt. Ich wählte den kleinen Kreuzer „Emden", der als einziges Schiff sich mir zum Flaggschiff zur Verfügung gestellt hatte. Seine Besatzung hatte sich unter der taktvollen und energischen Führung seines erst vor kurzem abberufenen Kommandanten, Kapitänleutnant Elze, marinetreu halten können. Es berührte mich in jener Zeit ganz besonders angenehm, daß die gesamte Besatzung — vom Offizier bis zum Heizer und Matrosen — mir ihr Schiff zum Flaggschiff angeboten hat.

Des äußeren Ansehens wegen wäre ein größeres Schiff als Flaggschiff geeigneter gewesen. Dem englischen Admiral, der sich unter der Hand erkundigen ließ, weshalb ich einen kleinen Kreuzer und nicht ein großes Schiff gewählt hatte, ließ ich sagen, daß ich mich als ehemaliger Führer von kleinen Kreuzern auf diesen wohler fühlte als auf einem anderen Schiff. Mein Stab und ich haben die Wahl nie bereut — Kommandant, Offiziere, Deckoffiziere und Mannschaften machten uns das Leben an Bord so angenehm, als es unter den gegebenen Verhältnissen möglich war.

Der Flaggschiffwechsel wurde den Besatzungen bekanntgegeben mit folgendem Rundschreiben:

„Über den Wechsel des Flaggschiffes sind mancherlei Gerüchte im Umlauf. Zur Aufklärung bringe ich folgendes zur Kenntnis:

Ein Teil der Besatzung des ‚Friedrich der Große' trat mir seit langer Zeit nicht mit dem Anstand gegenüber, den ich billigerweise auch bei bescheidenen Ansprüchen verlangen konnte und mußte. Es wurde mir hier und da bewußt ungezogen entgegengetreten. Dadurch wurde mir der Aufenthalt an Bord verleidet; alle Vorstellungen dem Schiffe gegenüber blieben erfolglos.

Ich habe nach langem Zögern deshalb am 25. März das Schiff verlassen, um meine Flagge auf einem anderen Schiff zu setzen, von dessen Besatzung ich mir ein würdigeres Verhalten versprechen konnte. Auf einer ganzen Reihe von Schiffen waren die Voraussetzungen hierfür vorhanden. Meine Wahl fiel schließlich auf ‚Emden' aus folgenden Gründen:

Das Schiff hat die für den Verkehr und das Signalisieren notwendige zentrale Lage. Die Wohnverhältnisse auf einem als Flaggschiff eingerichteten kleinen Kreuzer sagen mir, der ich lange Zeit als Führer der Aufklärungstruppen auf solchen gelebt habe, am meisten zu.

Andere Gründe für den Wechsel des Flaggschiffes sind nicht vorhanden.

Töricht und lächerlich ist es, zu behaupten, ich hätte mein Flaggschiff gewechselt, um von hier aus in veränderter Form die Geschäfte zu führen. Ich habe mehr als einmal — insbesondere dem Obersten Soldatenrat gegenüber — erklärt, daß ich auf dem Boden der Verordnungen der Reichsregierung vom 19. Januar 1919 stehe. Dieser Standpunkt geht auch unzweideutig aus dem Schreiben B 1637 vom 22. Februar 1919 (Soldatenratsverfügung) hervor, in dem für den Verband diese Verordnung in Kraft gesetzt wurde.

So gut wie ich die nach dieser Verordnung mir obliegenden Verpflichtungen erfülle unter gleichzeitiger Inanspruchnahme der mir zustehenden Rechte, ebensogut soll auch jeder andere seine Pflicht erfüllen und seine Rechte haben.

Dieser Grundsatz muß vor allem bei der gemeinsamen Arbeit des Verbandskommandos und des Obersten Soldatenrats Richtschnur sein.

Auf Grund der mit den ausschlaggebenden Personen des bisherigen Obersten Soldatenrats gemachten Erfahrungen bin ich nicht in der Lage, mit einem neuen Obersten Soldatenrat zusammen zu arbeiten, der sich nicht auf den Boden der Verfügung vom 19. Januar 1919 stellt.

Ich muß es daher als Bedingung für die neu zu wählenden Mitglieder des neuen Obersten Soldatenrats hinstellen, daß sie auf dem Boden der Verfügung der Reichsregierung über Kommandogewalt vom 19. Januar 1919 stehen."

Mit der Entfernung der beiden Haupttreiber aus dem alten Obersten Soldatenrat allein war mir nicht geholfen. Es galt, noch eine ganze Reihe dieser schädlichen Elemente aus dem Verband auszuscheiden. Da sie vorwiegend in den radikal gut vorgeschulten älteren Jahrgängen vertreten waren, so mußten diese abgestoßen werden. Wir konnten im Verband, ohne die Fahrtbereitschaft zu opfern, noch etwa 150 Mann abgeben. Eine Nachprüfung der Listen ergab, daß wir unter Zugrundelegung dieser Zahl die Jahrgänge bis 1914 einschließlich entlassen konnten. Es wurde die Anordnung erwirkt, diese Jahrgänge zur Entlassung heimzusenden, was mit nächster Gelegenheit geschah.

5. Kapitel

Der Versenkungsgedanke

In den ersten Tagen nach meiner Rückkehr zum Internierungsverband hatte ich dem Chef meines Stabes gegenüber den Versenkungsgedanken berührt. Da die Wogen revolutionärer Leidenschaften damals besonders hoch gingen, kamen wir überein, ihn vorläufig ruhen zu lassen. Die Ruhepause im politischen Geschäft nach unserer Übersiedlung auf „Emden“ schob ihn wieder mehr in den Vordergrund, auch empfing er gewisse Anregung aus der englischen Presse, in die einiges über die Deutschland vorzulegenden Friedensbedingungen durchgesickert war. Anfang Februar hatte ich vom Kommodore Heinrich, dem Marinemitglied der Friedenskommission, einen Brief mit der Versicherung erhalten, daß die Rückgabe der deutschen Schiffe festes Ziel der Kommission sei. Daß dieser energische und geschickte Offizier sein Bestes für dieses Ziel einsetzen würde, war mir unzweifelhaft, doch mußte man annehmen, daß seinem guten Willen durch den der Regierung Grenzen gesetzt seien. Diese ließ in ihrem stetigen Nachgeben gegenüber jeder Ententeforderung nichts Erfreuliches für die Schiffe des Internierungsverbandes erwarten.

In den ersten Tagen des März machte die englische Admiralität einen Vorstoß zur weiteren Herabsetzung der Wachkommandos unserer Schiffe und Torpedoboote. Die geforderte Verringerung war erheblich, z. B. bei Linienschiffen und großen Kreuzern von etwa 200 Köpfen auf 78, also auf eine Zahl, die ungefähr der englischer Wachkommandos bei außer Dienst gestellten Schiffen entsprach. Dieser Reduzierung konnte die Verbandsleitung aus Sicherheitsgründen und wegen der

Lebensmöglichkeit an Bord nicht zustimmen. Wir boten, je nach Größe der Schiffe, eine Verminderung von 5 bis 20 Köpfen an. Die englische Admiralität ging nach unserem Gegenvorschlage nicht weiter auf die Angelegenheit ein, sondern ließ sie im Sande verlaufen.

Die Anlässe zu diesem Vorstoß der englischen Admiralität konnten wir nur vermuten. Entweder wollte diese die Besatzungen der damals herrschenden Unruhen wegen herabmindern, oder sie wollte sich für eine etwaige Besetzung der Schiffe gelegentlich des Friedensschlusses günstige militärische Vorbedingungen schaffen, oder aber sie wollte durch den mit der Reduzierung verbundenen Wegfall der Fahrtbereitschaft der Schiffe einen harmlosen Grund gewinnen, ihren Bundesgenossen die Forderung, die internierten Schiffe auf die Ententehäfen zu verteilen, abzulehnen. In der Ententepresse wurde zu jener Zeit schon leise die Übernahme der internierten Schiffe bei Friedensschluß und etwas offener die nötige Verteilung der Schiffe hierzu auf mehrere Ententehäfen erörtert. Aus den Erörterungen in der englischen Presse hatten wir den Eindruck gewonnen, daß England wenig Lust hatte, unser außergewöhnlich hochstehendes Schiffsmaterial unter die Entente zu verteilen. Auch erschien uns Kennern englischer Sinnesart eine derartige Verteilung, durch die England für einen zukünftigen Seekrieg sich materiell gleichwertige Gegner schaffen mußte, so unenglisch als möglich. Die englische Presse befürwortete statt Verteilung die Versenkung der deutschen Schiffe, und zwar natürlich durch England selbst.

Dieser Vorstoß gegen unsere Besatzungsstärken ließ uns ahnen, daß England die internierten Schiffe bei Friedensschluß nicht wieder herausgeben würde. Wir stellten uns

geistig auf diese Lösung ein und erwogen im stillen die zu treffenden Maßnahmen. Ehe ich selbst einen festen Standpunkt in der Versenkungsfrage gewinnen konnte, hatte ich die Übergabe der Friedensbedingungen an Deutschland, ihre Aufnahme und ihre Wirkung im Reich abzuwarten. Jetzt kam es darauf an, daß der Versenkungsgedanke, der im Seeoffizierkorps des Internierungsverbandes zahlreiche Vertreter hatte, nicht durch vorzeitiges Hervorkehren die Aufmerksamkeit der Besatzungen und damit auch die der Engländer auf sich zog und so die Versenkung selbst unmöglich machte. Es wurde in dieser Frage von verschiedenen Seeoffizieren an mich herangetreten. Sie mußten von mir trotz inneren Widerstrebens wegen dieses Gedankens scharf verwiesen werden. Hätte ich auch nur das geringste Zeichen von Einverständnis gegeben, so wäre das einem Lauffeuer gleich durch den Verband geeilt, in den Messen wäre über die Versenkung gesprochen worden, die Mannschaften hätten Kenntnis erhalten, nur ein Verräter brauchte unter ihnen zu sein und der Engländer hätte Kenntnis erhalten. Ich bin damals in meiner abschlägigen Haltung wohl kaum verstanden worden — doch das mußte ich als kleineres Übel in Kauf nehmen.

6. Kapitel

Einflüsse der Internierung auf die Besatzungen

Unser Dienst war sicher nicht uninteressant und nie ohne Spannung, aber er war fast nie erhebend; die Freuden, die sonst das Leben bietet und die von außen unser Dasein erwärmen und erhellen, waren dürftig gesät.

Die völlige Absperrung von Land mußte die Besatzungen mit der Zeit trotz aller Bemühungen, Ablenkung zu schaffen, seelisch mitnehmen. An Bord der großen Schiffe war das Leben immer noch erträglicher als auf den T-Booten. Auf ersteren war wenigstens Raum für Vorträge, für geistige und berufliche Fortbildung, für Bewegung und Sport aller Art, und die Besatzung hatte bei ihrer größeren Zahl immer das eine oder andere Mitglied mit der Gabe, andere zu unterhalten und aufzufrischen. Lagen bei den T-Booten die Verhältnisse an sich schon ungünstiger, so trat hier noch der besondere Übelstand hinzu, daß die aneinander festgemachten Boote bei dem meist herrschenden Seegang auf ihren Liegeplätzen stark gegeneinander schlugen und daß diese schweren stoßartigen Erschütterungen sowie die Sicherungsarbeiten hiergegen die Besatzungen auch nachts häufig nicht zum Schlafen kommen ließen. Dennoch nahmen gerade diese Besatzungen vom Offizier bis zum Mann alle Entbehrungen und Anstrengungen mit einer nicht genug anzuerkennenden Haltung hin, immer zeigten sie sich frisch, heiter und voll guten Muts, allen voran, ihnen ein leuchtendes Beispiel, ihr Führer, Korvettenkapitän Cordes. Besonders anzuerkennen war auch, wie viele ältere Offiziere und Deckoffiziere dieses Eingesperrtsein auf engstem Raum hinnahmen und ihren Dienst trotzdem in alter Pflichttreue weiter versahen. Ganz besonders gedenke ich hierbei des Oberstabsingenieurs Faustmann, der in seiner Doppelstellung als Verbands- und als leitender Schiffsingenieur vom „Markgraf" stets auf dem Posten war. Ihm hat nichts die Laune und die Dienstfreudigkeit verderben können. Er hat dem Verband gute Dienste geleistet und schließlich die Versenkung der „Markgraf", nachdem sein präch-

tiger Kommandeur gefallen war, erfolgreich zu Ende geführt. Auch den übrigen älteren Herren in meinem Stab, Kapitänleutnant Lautenschlager, Marinestabsarzt Dr. Lange, Marinekriegsgerichtsrat Lösch und Marinestabszahlmeister Habicht hat die Eintönigkeit der Internierung die Dienstfrische und -freudigkeit nicht beeinträchtigen können. Ihre gesunde Denkweise und ihr persönliches Wesen, so verschieden es auch war, wirkten auf mich anregend und hat mir diese Herren menschlich nahegebracht.

Die Bemühungen um Heraussendung von Films zur Zerstreuung und Unterhaltung blieben lange erfolglos, erst gegen Ende der Internierung trafen einige ein. Sie wurden mit Begeisterung aufgenommen. Herabstimmend wirkten die allgemein verbreiteten Zahnleiden; trotz hoher Angebote gelang es dem Reichsmarineamt erst dann, einen Zahnarzt zu gewinnen, als die Flotte im Untergehen war. Zu begrüßen war, daß die Seelsorge der Marine in Marinepfarrer Ronneberger*) einen evangelischen und in Marinepfarrer Esterwand einen katholischen Geistlichen heraussandte, die beide ihrer Aufgabe gewachsen waren und viel zur Hebung der Stimmung beigetragen haben.

Die Sorge um die eigene Zukunft, die bei den trüben und verworrenen Verhältnissen im Reich und seiner abwärtsführenden Entwicklung durchaus begreiflich war, erfüllte alle, vom Offizier bis zum Matrosen und Heizer. Die Nachrichten aus der Heimat ließen das Gefühl nicht ganz unbefriedigt erscheinen, daß der Abwesenden bei der Umformung der Marine nicht ausreichend gedacht würde. Es lag an den allgemeinen Zuständen, daß der Chef der Admiralität, dessen guter Wille außer Zweifel

*) Siehe den Beitrag von Herrn Marinepfarrer Ronneberger im Anhang.

stand — was auch in der Entsendung eines Offiziers zum Internierungsverband, um unsere Wünsche entgegenzunehmen, zum Ausdruck kam —, nicht allzu viel für die Internierten tun konnte, um ihre Sorgen zu verringern.

Die Internierung lastete auf den Mannschaften, sie rief in ihnen einen Zustand der Gereiztheit hervor, der nur eines geringen Anlasses bedurfte, um es zu Ruhestörungen und Ausschreitungen kommen zu lassen. Solche Anlässe nützten die politischen Hetzer aus, sie sorgten dafür, daß der Verband bis zur letzten großen Reduzierung kurz vor der Versenkung nicht zur Ruhe kam und unser Besitzrecht an den Schiffen dauernd gefährdet blieb. Nur zwei besonders schwere Fälle seien aus der großen Zahl der Ausschreitungen genannt. In dem einen hatten sich auf einem sonst an Haltung bewährten Linienschiff mehrere Leute zusammengetan und nachts unter erheblichem Lärm die rote Flagge am Göschstock gehißt, hatten sie aber, als sich das wahrscheinlich durch den Spektakel angezogene englische Wachfahrzeug näherte, wieder niedergeholt. Die Besatzung, empört durch diesen Vorfall, verlangte strenge Bestrafung der Übeltäter. Da die Vollstreckung der verhängten Arreststrafe im Verband wie in der Heimat nicht genügend sichergestellt schien, verbüßten sie ihre Strafe auf meine Veranlassung in einer englischen Arrestanstalt in Perth und wurden danach, weil diese Art der Verbüßung, verbunden mit einer Fahrt durch das schottische Hochland, als angenehme Unterbrechung der Internierung aufgefaßt werden und zu weiteren Vergehen herausfordern konnte, nach Deutschland zurückgesandt. Der zweite Fall ereignete sich auf einem anderen Linienschiff und zog sich von Ende April bis Mitte Mai hin. Er spitzte sich schließlich zu einer schweren Meuterei zu; Anlaß hatte eine mit

Recht verhängte Arreststrafe gegeben, deren Vollstreckung ein großer Teil der Besatzung, getrieben von einigen kommunistischen Hetzern, verhindern wollte. Die Anstifter wurden bald entlarvt und auf meine Veranlassung als kriegsgerichtlich in Haft befindlich bis zum Abgang des nächsten Postfahrzeuges nach Wilhelmshaven an Bord eines englischen Linienschiffes untergebracht. Diese Meuterei hat den Anlaß zur letzten großen Reduzierung der Besatzungen gegeben.

Der Drang, der Internierung zu entfliehen, war so stark geworden, daß viele Leute wohl nur deshalb Vergehen begingen, um auf Grund eines kriegsgerichtlichen Verfahrens, das in Scapa Flow bis zum Spruchgericht nicht durchgeführt werden konnte, nach der Heimat gesandt zu werden. Dieser Weg aus der Internierung herauszukommen schien ihnen um so unbedenklicher, da sich im Verbande herumgesprochen hatte, daß die in kriegsgerichtlicher Untersuchung Befindlichen bei Rückkehr in die Heimat zunächst einen längeren Urlaub erhielten und das Kriegsgericht dann auch nicht so genau genommen würde. Da auch Disziplinararreststrafen an Bord der meisten Schiffe nicht vollstreckbar und die Geldstrafen leider abgeschafft waren, so blieb dem Verbande häufig nichts anderes übrig, wenn die Abgänge nach der Heimat zur Strafverbüßung nicht die teuer behütete Fahrtbereitschaft in Frage stellen sollten, als ein Auge zuzudrücken; so entgingen eine ganze Anzahl Leute ihrer wohlverdienten Strafe. Eine Ablösung der Internierten durch frisches Personal aus Deutschland war ausgeschlossen, weil die Erfahrungen mit dem nach Scapa Flow zurückgesandten Personal in politischer Beziehung sehr trübe gewesen waren. Sie hatten mich veranlaßt, Scapa Flow, abgesehen von Offizieren, ganz für den Zuzug zu sperren.

Die Internierung drückte auf uns alle. Doch was Kameradenliebe uns nicht geben und was Feindeshaß uns nicht rauben konnte, das waren die Wunder der Natur in Scapa Flow.

Gewiß, die Szenerie um uns her war rauh und öde. Wasser, Berge, sonst nichts. Und doch hatte auch dieser vergessene Erdenwinkel seine Reize, seine Schönheiten — nicht tagsüber, bei grellem Sonnenlicht oder wenn Regenwolken alles grau in grau malten; die Abende und Nächte brachten sie. Da warf das Nordlicht scheinwerfergleich seine Strahlen über die Wolken und ließ sie in gelbem Lichte aufleuchten, dann wieder ergoß es sich in einem einzigen Feuermeer über das ganze Firmament. Und die Sonnenuntergänge: herrlich in ihrer Farbenpracht! Es war an einem Maiabend, die Sonne sank erst in später Nachtstunde zum Horizont nieder, alles, was sie an Farbe hatte, hatte sie über den Abendhimmel ausgegossen: der Anblick war überwältigend, zauberhaft. Doch als ob es noch nicht der Pracht genug sei, warf noch ein Nordlicht seine Feuergarben in die Glut — die Wolken brannten und in ihre feurige Lohe stiegen die dunklen, kahlen Felsen der Orkneyberge auf. — — Es ist doch ein Gott! —

7. Kapitel

Vorbereitung der Versenkung — Letzte Reduzierung der Besatzungen

Am 11. Mai wurden im Internierungsverband durch die Zeitungen die Friedensbedingungen der Entente bekannt. Für ein, zwei Tage lag es wie Blei auf den Gemütern der Mann-

schaften. Dann aber gewann doch wieder die deutsche Gleichgültigkeit und Sorglosigkeit gegenüber der Wohlfahrt des eigenen Landes die Oberhand, und die Hoffnung, daß die Internierung nun bald überstanden sei, half weiter über die durch die außergewöhnliche Härte der Bedingungen gedrückte Stimmung hinweg. Jetzt war der Augenblick gekommen, wo ich mir über die möglichen Folgen der Ablehnung oder Annahme der Friedensbedingungen durch das Deutsche Reich ein Bild machen mußte, um danach meine Entschlüsse zu treffen und mein Handeln einzurichten.

Daß ich ganz auf mich gestellt sein würde, war mir klar und recht. Befehle oder Anweisungen hätte ich abgelehnt, da nur ich allein und niemand in der Heimat die Verhältnisse im Internierungsverband übersehen und beurteilen konnte.

Drei Fälle waren bei der Behandlung der Friedensbedingungen möglich: die deutsche Regierung konnte die Bedingung ablehnen; sie konnte verhandeln, was das Wahrscheinlichste war; und sie konnte die Bedingungen sofort annehmen, was bei ihrer Schwere ausgeschlossen schien.

A. Ablehnung:

Für diesen Fall mußte mit dem Wiederausbruch des Krieges gerechnet werden. Daß England die deutschen Schiffe, die trotz Internierung in England deutscher Besitz geblieben waren, nach Deutschland hätte zurückfahren lassen, wird wohl auch der wütendste deutsche Pazifist und Völkerrechtler nicht für möglich gehalten haben. Vielmehr war zu erwarten, daß England nicht nur unsere vorzüglichen Schiffe in Besitz nehmen, sondern daß es sich auch ihrer gegen uns mit ganz besonderer und berechtigter Schadenfreude und sicher auch mit großem Erfolg bedient haben würde. Die deutsche Flotte England zu über-

lassen, wäre daher Verrat gewesen. Die Kampfunfähigkeit der Schiffe und unsere Waffenlosigkeit hätte ein derartiges Verbrechen nicht milder erscheinen lassen. Für uns Offiziere war es ausgeschlossen, kampfunfähige Schiffe dem Gegner zu überlassen. Wenn das auch durch eine allerhöchste Willensmeinung bei Kriegsbeginn noch einmal besonders unterstrichen worden war, so war das wohl hauptsächlich deshalb geschehen, um den Offizieren für ihr Handeln auch einen rechtlichen Rückhalt zu geben. Bei drohender Kriegsgefahr oder bei Wiederausbruch des Krieges waren wir Offiziere auf Grund dieser Willensmeinung verpflichtet, die deutschen Schiffe zu vernichten, also zu versenken. Sie war durch die neue Regierung nicht aufgehoben worden. Unser Recht und unsere Pflicht zur Versenkung der Schiffe war unzweifelhaft. Da die Schiffe im Besitz der deutschen Regierung geblieben waren, so waren wir dieser allein dafür verantwortlich, was wir mit ihrem Besitze machten, nie der Entente! Wenn der Ententehafen durch die Versenkung Schaden litt, so traf die Entente selbst die Schuld, weil sie uns bei der Durchführung des Waffenstillstandes, nach dessen Bestimmungen die deutschen Schiffe in neutrale Häfen zu legen waren, hintergangen hatte.

Der Versenkung mußten sich jedoch zwei Hindernisse in den Weg stellen: Die Unterbindung unseres Postverkehrs mit der deutschen Admiralität und die Sinnesart der Besatzungen der internierten Schiffe.

Vom 8. Mai ab, also mit Überreichung der Friedensbedingungen an das Deutsche Reich, waren die letzten Zensurverschärfungen über den Internierungsverband verhängt worden. Der Zeitpunkt der Verhängung stellt außer Frage, daß sie verfügt waren, um uns während der Friedensverhandlungen, vor

allem bei Kriegsgefahr oder Wiederausbruch des Krieges, von dem unmittelbaren Verkehr mit der Heimat abzuschließen. Die neuen Zensurbestimmungen ordneten an, daß nunmehr auch die Post aus Deutschland, die bisher unzensiert vom deutschen Postfahrzeug an die Schiffe gegangen war, über die englische Zensur in London zu laufen hatte. Die Aushändigung der Post erlitt hierdurch eine Verzögerung von drei bis vier Wochen! Die eingelegten Proteste wurden nicht berücksichtigt: die britische Regierung erachtete es als „essential"*), daß die Zensur nur in London ausgeübt würde. Die Postverzögerung, das war auch in den Protesten ausgedrückt, mußte die durch die lange Internierung schon herabgesetzte Stimmung der Mannschaften noch weiter verschlechtern. Vielleicht war es eine weitere englische Absicht, die Besatzungen mürbe zu machen, entweder um dadurch auf die deutsche Regierung zu drücken, diese zu reduzieren, was dann der Entente die Wegnahme oder Übernahme der Schiffe erleichtert hätte, oder um die deutsche Regierung durch die entstehenden Schwierigkeiten dahin zu bringen, sich möglichst bald dieses unerfreulichen Verbandes zu entledigen. Jedenfalls war die Zensurverschärfung eine so auffällige Maßnahme, daß sie mir nahelegen mußte, England gegenüber auf der äußersten Hut zu sein.

Es durfte vorausgesetzt werden, daß die englische Admiralität alles daran setzen würde, daß ich in dem Augenblick, wo sich die Verhältnisse wieder zuspitzen und Kriegsgefahr entstehen sollte, keinerlei Nachricht mehr aus Deutschland erhalten würde. Somit mußte ich damit rechnen, daß wir vom englischen Admiral eines Tages mit dem Versuch, die deutschen Schiffe zu besetzen und wegzunehmen, überrascht werden würden. Selbstverständ-

*) wesentlich.

lich durften keine Anstrengungen gescheut werden, die Schiffe auch in diesem Fall noch im letzten Augenblick, koste es, was es wolle, zu versenken. Ich vertraute auf meine Kommandanten, daß wir auch bei Überraschungen Herr der Lage werden würden.

Das zweite Hindernis: die Sinnesart der Besatzungen, machte es nicht wahrscheinlich, daß diese, unmittelbar unter den englischen Geschützen, ohne Ausnahme für die Versenkung zu gewinnen sein würden. Etwaige Vorbereitungen zur Versenkung konnten nicht verborgen bleiben, und es war zu befürchten, daß sich der eine oder andere finden würde, der die Versenkungsabsicht an den englischen Admiral gelangen ließ. Aber selbst wenn die Vorbereitungen den Besatzungen entgangen sein sollten, so würden sie doch im Augenblick der Tat, vor allem unter Einwirkung des englischen Feuers, die Versenkung vielleicht doch verhindern oder unwirksam zu machen versucht haben. Die Offiziere hätten sich in einem solchen Falle bei fehlender Autorität und infolge ihrer Waffenlosigkeit nicht überall durchsetzen können.

Dieses Hindernis konnte nur durch die Herabminderung der Stärke der Besatzung beseitigt werden. Für den Augenblick war an die Herabsetzung der Mannschaftszahlen nicht zu denken, ohne den vielleicht doch stattfindenden Verhandlungen der deutschen Regierung über Rückgabe der Schiffe in den Rücken zu fallen. Wäre doch mit der Reduzierung auch dem Engländer gegenüber die bisher vom Verband aufrechterhaltene Fahrtbereitschaft und damit die bestimmte Annahme der Heimführung der Schiffe aufgegeben worden. Wenn wir Internierten selbst aber schon den Gedanken an die Heimfahrt der Schiffe aufgaben, so mußte dies der Entente bei ihren Gegenzügen zugute kommen, ja sie konnte gerade aus unserem Verhalten

schließen, daß die Regierung hinter uns stände und in ihren offiziellen Verhandlungen nicht ernst genommen sein wollte. Aus diesen Überlegungen heraus beschloß ich, zunächst noch keine Befehle zu erlassen. Ich ging allerdings damit das Risiko ein, daß die Regierung den vorgelegten Friedensvertrag kurzweg ablehnen konnte, doch war das kein großes; bei ihrer Sinnesart würde sie sicher den Verhandlungsweg beschreiten. Noch konnte ich warten; das erschien mir weiser, als durch vorzeitiges Forcieren alles aufs Spiel zu setzen.

B. Was hatte der Internierungsverband von den Verhandlungen über den Friedensvertrag zu erwarten?

Möglich war es, daß die deutsche Regierung die Schiffe als Tauschobjekte benutzte, z. B. um freie Hand im Baltikum oder die Freigabe des Saargebietes zu erhalten. In solchen Fällen hätte die deutsche Flotte immerhin einen Zweck erfüllt gehabt und dann dem Feinde ausgehändigt werden können. Diese Lösung wäre für uns Offiziere gewiß nicht schön gewesen, aber für die Zukunft und das Wohl des Staates hätten wir dieses Opfer bringen müssen. Ob die Regierung die deutsche Flotte in einer derartigen Richtung anzusetzen beabsichtigte, war für mich die einzige und wichtigste Frage, die mich bis zum Versenkungstage nicht hat zur Ruhe kommen lassen. Alle meine mündlich gestellten Ersuchen um Auskunft blieben unbeantwortet. — Daß die Flotte zum Verkauf angeboten würde, war allerdings von uns nicht in den Kreis der Erwägungen gezogen worden; auf eine solche Lösung hatten wir die Regierung doch nicht eingeschätzt. Möglich, daß diese sich von vornherein für den Verkauf der Schiffe entschlossen hatte, und daß sie uns Offiziere, die sie nicht entbehren konnte, lediglich im Dunkeln gehalten hat in richtiger Erkenntnis, daß wir unsere Hand zu

einer derartigen Lösung nicht bieten und eher unseren Dienst niederlegen würden.

Es konnte weiterhin möglich sein, daß die deutsche Regierung aus der Auslieferung der Schiffe überhaupt keine Frage machte. Ehre und Machtbedürfnisse des Reiches spielten ja für sie keine Rolle mehr. Blieben diese aber außer acht, so war ein Eintreten der Regierung für die deutschen Schiffe ausgeschlossen. Unser Marinevertreter hätte daran nicht viel ändern können. Heeres- und Marineinteressen standen sich gegenüber und an die Spitze der Friedenskommission war der Minister des Auswärtigen Amtes getreten. Letzteres hatte sich schon immer darin gefallen, der Flotte einen Teil der Schuld an seinen Mißerfolgen auf eigenem Gebiet zuzuschieben. Wir konnten daher darauf gefaßt sein, daß für die Erhaltung der deutschen Flotte von dem Vorsitzenden der Kommission, vor allem, wenn ihre Belange in Konkurrenz mit denen des Heeres kommen sollten, kein Wort eingelegt, sondern im Gegenteil die deutsche Flotte wie auch seinerzeit der U-Bootkrieg ohne jede Gegenleistung geopfert werden würde.

Auch bei den Fragen zu B. hieß es, zunächst abwarten, welchen Lauf die Dinge nehmen würden.

C. Die sofortige Annahme der Friedensbedingungen konnte für die Überlegung ausgeschaltet werden, weil unterdessen über die englische Presse Nachrichten aus der Heimat eingetroffen waren, die alles andere eher als eine sofortige Annahme erwarten ließen; doch war die Verbandsleitung auch bei einer späteren Annahme der Friedensbedingungen entschlossen, falls überhaupt eine Übergabe der Flotte in Frage kam, diese nicht ohne ausdrücklichen Befehl der deutschen Regierung zu vollstrecken. Von einer Besetzung durch die Engländer lediglich auf

Grund der Friedensunterzeichnung konnte keine Rede sein, weil ich bei meiner Abgeschlossenheit von der deutschen Regierung immer mit einem Täuschungsversuch Englands zu rechnen hatte. Der Versuch zur Besetzung der Schiffe ohne meine ausdrückliche Zustimmung hätte die sofortige Versenkung der Schiffe zur Folge gehabt.

— — — — — — — — — — — — — — — — — — — —

Ende April trat die schon erwähnte schwere Meuterei auf einem Linienschiff ein.

Dieses Vorkommnis und einige Ruhestörungen weniger schwerer Art an Bord anderer Schiffe konnten auch eine Folge der langen Internierung sein und das Verlangen dartun, aus ihr herauszukommen. Ein Rundschreiben an alle Besatzungen, das von einem anderen Linienschiffe ausgegangen war und das uns Ende Mai bekannt wurde, bestätigte diese Vermutung; in ihm wurde den Mannschaften nahegelegt, daß schiffsweise zur Abkürzung der Internierung veranstaltete Arbeitsverweigerungen keinen Zweck hätten, die Mannschaften sollten geschlossen die Arbeit niederlegen, das würde einen Druck auf die deutsche Regierung ausüben, sie abzulösen.

Eine derartige allgemeine Arbeitsniederlegung in diesem Augenblick, in dem das Schicksal des Internierungsverbandes vor der letzten Entscheidung stand, konnte noch zuguterletzt die Besetzung der Schiffe durch den Engländer herbeiführen. Angesichts dieser Gefahr mußten alle Bedenken, die bisher gegen die Reduzierung der Mannschaften gesprochen hatten, als das kleinere Übel fallen gelassen werden. Mein Chef des Stabes schlug mir daher vor, die Internierungsüberdrüssigen nach Deutschland zurückzuschicken. Da ich diesem Gedanken schon selbst wieder näher getreten war, und zwar in Verbindung mit

der etwa notwendig werdenden Versenkung, so stimmte ich seinem Vorschlag zu. Die Reduzierung sollte nunmehr gleich so weit bemessen werden, daß die Durchführung der Versenkung möglich würde. Die personelle Fahrtbereitschaft wurde damit fallen gelassen.

Die Besatzungsstärken sollten herabgemindert werden: für große Kreuzer auf 75, Linienschiffe auf 50, kleine Kreuzer auf 20 Köpfe; für T-Boote sollte der Führer der Torpedoboote die Zahlen festsetzen.

Unterstützt wurden wir bei der Herabminderung der Zahlen der Besatzungsstämme dadurch, daß die Nächte taghell waren, was in den natürlich belichteten Räumen der Schiffe die künstliche Beleuchtung entbehrlich machte. Die wenigen noch an Bord verbleibenden Leute konnten in diesen untergebracht werden. Da ferner Trink- und Kesselwasser englischerseits geliefert wurden, so brauchte nicht mehr dauernd ein Kessel zum Destillieren in Betrieb gehalten zu werden. Die Dampfkombüsen konnten durch die Dampfpinassen betrieben werden. Kohlen und Proviant waren in Menge vorhanden, Konservierungsarbeiten kamen auch nicht mehr in Frage. Es sollten also nur so viele Leute an Bord bleiben, daß gekocht und der Notanker fallen gelassen und wieder gelichtet werden konnte.

Folgender Reduzierungsantrag ging an die deutsche Admiralität; dem englischen Admiral wurde er zur Kenntnisnahme offiziell zugestellt:

Funkspruch.

„An Admiralität Berlin.

Es ist jetzt unaufschiebbare Notwendigkeit, ohne Verzug die internierten Besatzungen abzulösen, zunächst müssen spätestens

in den ersten Tagen des Juni als erste Staffel 2700 Mann heimbefördert werden. Auf Ersatz wird vorläufig verzichtet. Das zurückbleibende Personal reicht aus, um den notwendigen seemännischen Sicherheitsdienst aufrecht zu erhalten, um das Eigentumsrecht des Deutschen Reiches an den internierten Schiffen und T-Booten zu wahren. Materielle Fahrtbereitschaft wird in möglichst weitgehendem Umfange aufrecht erhalten. Für das zurückbleibende Personal muß sofort Ablösung bereitgestellt werden, damit dieses möglichst bald hinterher heimgeschickt werden kann. Umgehende funkentelegraphische Bestätigung, daß die Heimkehr verwirklicht wird, ist unbedingt notwendig."

Die deutsche Admiralität ging bereitwilligst auf unseren Vorschlag ein, desgleichen die englische, denn nach wenigen Tagen erhielt ich die Genehmigung der Reduzierung. Der englischen Admiralität konnte ja auch nur daran gelegen sein, daß zu der von ihr in Aussicht genommenen Besetzung der deutschen Schiffe deren Besatzungen vorher möglichst vermindert waren. Die deutsche Admiralität stellte Schiffe für den Heimtransport in baldige Aussicht. Diese ließen jedoch länger auf sich warten, als uns lieb war, aber bei dem Wirrwarr in Deutschland war ein früheres Eintreffen in Scapa Flow als am 15. und 17. Juni wohl nicht zu erreichen gewesen.

Die erwähnte Meuterei hat somit die Grundlage geschaffen, aus der die praktische Möglichkeit der Versenkung der Schiffe erwuchs, die sie schließlich vor Entehrung und Schande bewahrte.

Der Befehl zur Reduzierung wurde im Verband beifällig aufgenommen. Nur die Mannschaft eines großen Kreuzers

ließ in einem Schreiben an die anderen Schiffe ihrer Empörung die Zügel schießen, daß sich der Admiral erdreistet hatte, über 4000 Mann einen „Befehl" zu erlassen! Schließlich hat sie doch vorgezogen, sich meinem Befehl unterzuordnen als die Heimreise aufzugeben.

Die beabsichtigte Herabminderung wurde nicht ganz erreicht, weil ich die Kommandanten noch nicht über das letzte Ziel — die Versenkung — unterrichten wollte. Die Gegenvorschläge der Kommandanten der Schiffe gingen mit wenigen Ausnahmen nicht unerheblich über die ins Auge gefaßten Zahlen hinaus. Die Auffassung über die Grenze der Lebensmöglichkeit an Bord war natürlich bei den einzelnen Kommandos verschieden. Wo die Zahlen gar zu hoch erschienen, wurden sie auf ein hinnehmbares Maß herabgedrückt.

Der 31. Mai und damit die Feier des Skagerraksieges rückte heran. Der Verbandsleitung waren Gerüchte zugetragen worden, die auf eine Besetzung der Schiffe durch die Engländer an diesen Tagen hindeuteten, und die englischen Drifterbesatzungen erzählten, daß auf den englischen Kriegsschiffen in Scapa Flow bereits Vorkehrungen zur Unterbringung der deutschen Schiffsbesatzungen getroffen seien. Die Verbandsleitung maß den Nachrichten keine Bedeutung bei, eine Wegnahme der Schiffe ohne irgendeinen Vorwand, lediglich des „1. Juni"*) wegen war nicht wahrscheinlich. Es konnten jedoch durch herausforderndes Verhalten der deutschen Besatzungen an diesem Tage Lagen geschaffen werden, die bei der an sich gespannten Atmosphäre zur Besetzung und Wegnahme der deutschen Schiffe führen konnten. Deshalb wurden die Kommandanten angehalten, sich auf die Ver-

*) Der 1. Juni gilt als der Siegestag der englischen Flotte.

senkung ihrer Schiffe im Falle feindlicher Besetzung vorzubereiten und sich durch entsprechenden Wachdienst vor Überraschungen zu sichern; die Besatzungen durften keinesfalls hiervon Kenntnis erhalten. Für die Besatzungen selbst wurde ein offener Verbandsbefehl ausgegeben, in dem sie angehalten wurden, diesen Tag durch innere Feiern würdig zu begehen, aber alles Aufsehen nach außen zu vermeiden. Dieser Appell an die Mannschaften verhallte, sie ließen es sich am 31. Mai nicht nehmen, die Feier gerade nach außen durch Flaggen und Transparente, also bei Tag und Nacht, so sichtbar als möglich zu gestalten. Der Tag ging trotz mehrfachen Eingreifens der englischen Bewachung ohne Besetzung der deutschen Schiffe hin.

In den ersten Junitagen wurde mir bekannt, daß die T-Bootsbesatzungen die Versenkung ihrer Boote vorbereiteten. Diese Vorbereitungen konnten, wenn sie im Verband bekannt wurden, die Versenkung der Flotte unmöglich machen. Ich rief daher den Führer der Torpedoboote an Bord „Emden“ und teilte ihm hier meine Überlegungen und Absichten mit. Er erklärte sich einverstanden. Es ist ihm gelungen, die Vorbereitungen seines Verbandes vor dem Engländer und dem übrigen Verband geheimzuhalten; eine Aufgabe, die nicht leicht zu lösen war.

Es folgten nun Wochen höchster Spannung. Über den Gang und den Inhalt der Friedensverhandlungen waren wir, da unsere Post — Zeitungen und Briefe — über die englische Zensur in London liefen und erst mit drei bis vier Wochen Verspätung bei uns eintrafen, völlig auf die englische Presse angewiesen; aber auch diese traf erst mit vier Tagen Verspätung ein; ihre Äußerungen waren widerspruchsvoll, sensa-

tionell gefärbt, unzuverlässig und gehässig. Es war schwer, sich ein Bild vom Stand der Friedensverhandlungen, vor allem über den Standpunkt, den die deutsche Regierung und das deutsche Volk einnahmen, zu machen. Die deutschen Post- und Proviantfahrzeuge, obgleich immer wieder um Zeitungen gebeten, hatten meist nur das Tagesexemplar vom Ausfahrtstage an Bord. Von der Admiralität erfuhr ich nichts; wahrscheinlich war sie selbst nicht im Bilde und konnte daher nichts geben. Endlich erhielt ich wenigstens das erbetene deutsche Exemplar der Friedensbedingungen. Aus ihm ersah ich, daß die deutschen Schiffe bei Friedensschluß in die Hand der alliierten Mächte übergingen. Es war nicht zum Ausdruck gebracht, ob der Präliminarfriedensschluß oder der endgültige, durch Ratifikation gewonnene, für die Abgabe der Schiffe maßgebend sein sollte. Daraus, daß die Entente für sich und ihre Leistungen den endgültigen Friedensschluß, also die Ratifizierung von drei Staaten, zur Vorbedingung nahm, nahm ich die gleiche Berechtigung auch für mich und den Internierungsverband in Anspruch, d. h. ich hätte der englischen Regierung das Recht, die Schiffe auf Grund des Präliminarfriedens zu besetzen, nicht zugebilligt, es sei denn, die deutsche Regierung hätte mich vorher mit anderen Anweisungen versehen. Einen derartigen Versuch der Entente würde ich als gewaltsame Besetzung aufgefaßt und mit der Versenkung beantwortet haben. Die deutsche Regierung hat mir bis zum Versenkungstage der Flotte eine Anweisung, ob Präliminarfriede oder ratifizierter Friede ausschlaggebend sei, nicht zugehen lassen: vielleicht hat das nach der Versenkung in Scapa Flow eingetroffene deutsche Postboot eine derartige Verfügung für mich an Bord gehabt; möglich auch, daß sie auf der eng-

lischen Zensur in London liegengeblieben ist. Aus den Gesprächen der englischen Drifterbesatzungen mit unseren Leuten konnte ich schließen, daß der englische Admiral am Tage der Präliminarunterschrift sich in den Besitz der deutschen Schiffe setzen würde. Die Richtigkeit meiner Auffassung wurde mir später durch den englischen Admiral unabsichtlich bestätigt in seiner die Versenkung verurteilenden Ansprache am 22. Juni. Danach waren die Briefe bereits ausgefertigt, die uns den Friedensschluß mitteilen sollten: ein Brief an mich hätte in diesem Falle genügt; aus der Mehrzahl der Briefe geht unzweifelhaft hervor, daß sie an alle Schiffe gerichtet waren und die Besitzübernahme der Schiffe zum Ausdruck bringen sollten.

Für den Fall, daß ich am Tage der Unterzeichnung des Friedensvertrages verhindert wäre, den Befehl zur Versenkung selbst zu geben, war dem späteren Versenkungsbefehl der Schlußsatz zu Nr. 6 zugefügt, der auch für den Fall meiner Behinderung die Versenkung sicherstellen sollte. Dieser Schlußsatz lautet:

„Eine von den Engländern verlangte, aber nicht von mir gutgeheißene Auslieferung ist als gewaltsame Wegnahme anzusehen und deswegen mit der Versenkung der Schiffe zu beantworten."

Die Rede des Reichskanzlers Scheidemann im Reichstag bei Besprechung des Friedensvertrags mit dem Schlagwort von der verdorrenden Hand war allmählich bis zu uns durchgesickert, danach schien es, als ob mit der Ablehnung der Friedensbedingungen durch die deutsche Regierung gerechnet werden könnte. Auch das wenige, was Offiziere der Postfahrzeuge aus eigenem Wissen mitteilen konnten, stellte, falls unsere Gegenvorschläge nicht angenommen würden, den Wiederausbruch des Krieges als nicht unwahrscheinlich hin. Die Verbandsleitung brachte unter dieser Auffassung der

Lage ihre Absichten in die Befehlsform. Der Befehl sollte, sobald die Reduzierung durchgeführt war, an den F. d. T. und die Kommandanten der Schiffe ausgefahren werden. Die Spannung wuchs, je länger die Transportdampfer ausblieben. Die Friedensverhandlungen schienen sich scharf dem Abschluß zu nähern; es war unsere große Sorge, ob die Transportdampfer wohl noch rechtzeitig vor dem Abschluß der Friedensverhandlungen eintreffen würden, hing doch von ihrem Eintreffen die Reduzierung und von dieser die erfolgreiche Durchführung der Versenkung ab! Endlich, am 15. Juni, erschien der erste Dampfer, und am 17. Juni der zweite. Die Besatzungen wurden schnell auf die Dampfer übergeschifft und die Dampfer entlassen. Am 17. Juni wurde mit dem Ausfahren der Befehle begonnen. Die Übermittlung geschah nur zum kleinsten Teil durch mein Chefboot, mir schien diese Übermittlungsart, da sie Aufsehen erregen konnte, zu unsicher. Ich ordnete daher an, die Briefe durch die englischen Postfahrzeuge rundzuschicken. Am 18. Juni waren die letzten Befehle ausgefahren. Der Befehl*) lautete:

„Kommando des
Interniertenverbandes
B. Nr. P. 39 den 17. Juni 1919.

Nur durch Offizier!
Persönliches!

An alle Kommandanten und F. d. T.

1. Es sind sofort die notwendigen Vorbereitungen zur Versenkung der Schiffe so zu treffen, daß sichergestellt ist, daß

*) Dieser Befehl ist aus einer englischen Zeitung ins Deutsche zurückübersetzt worden, da das Original bei der Versenkung in englische Hände gefallen ist.

das Schiff bei Empfang eines Befehles so schnell wie möglich sinken wird.

2. Vollständige Vorbereitungen sind zu treffen, nachdem die Mannschaften ausgeschifft sind. Es wird den einzelnen Kommandanten anheimgestellt, zu entscheiden, inwieweit einzelne Mannschaften dabei helfen und von der Absicht Kenntnis erhalten können, ohne diese Absichten in irgendeiner Beziehung, wie z. B. durch Verrat an die Engländer, zu gefährden.

3. Die folgenden vorbereitenden Maßnahmen sind zu ergreifen: das dauernde Offenhalten aller inneren Türen und Luken, wie Wallgangtüren, Bunkertüren, Türen von Längs- und Querschotten, Lukenniedergänge, Ventilatoren, Seitenfenster usw. Nach Ermessen der Kommandanten können die folgenden weiteren Schritte getan werden: notwendige Maßnahmen, um das schnelle Öffnen der Torpedorohre, das Öffnen eines Kondensators, das Öffnen der Ventile und Schleusen, mit Ausnahme der letzten zum Fluten, usw. zu gewährleisten.

4. Boote. Wenn möglich ist nicht mehr als ein Boot — zur Aufnahme der Mannschaft — zum Fieren klar zu machen. Eine Parlamentärflagge ist bereitzuhalten, um ins Boot genommen zu werden. Die Boote mit den ausgeschifften Besatzungen haben sich auf kürzestem Wege an Land zu begeben; sie werden unter den Befehlen ihrer Offiziere geschlossen gehalten.

5. Die Versenkung hat stattzufinden:

a) im Falle einer gewaltsamen Besetzung seitens der Engländer,

b) beim Empfang eines besonderen Befehls von mir.

6. Zu 5a. Die Kommandanten haben sorgfältig zu überlegen, welche Schritte zu tun sind, um die Versenkung der Schiffe sicherzustellen, falls die Engländer versuchen sollten, die Schiffe durch Überraschung wegzunehmen.

Eine von den Engländern verlangte, aber nicht von mir gutgeheißene Auslieferung ist als gewaltsame Wegnahme anzusehen und deswegen mit der Versenkung des Schiffes zu beantworten.

7. Zu 5b. Es können Befehle gegeben werden, entweder a) das Schiff sofort zu versenken oder b) das Schiff zu einer bestimmten Uhrzeit zu versenken.

8. Signale. Zur sofortigen Versenkung gemäß 7a wird das folgende Signal gegeben werden:

‚An alle Kommandanten und F. d. T. Paragraph 11. Bestätigen. Chef J.-V.‘

Dieses Signal ist auf jede mögliche Weise weiterzugeben. Die Versenkung der Schiffe hat sofort zu beginnen.

Zur Versenkung des Schiffes zu einer bestimmten Stunde gemäß 7b wird das folgende Signal gegeben werden:

‚An alle Kommandanten und F. d. T. Paragraph null, neun, eins, drei. Bestätigen. Chef J.-V.‘

In diesem Signal bedeuten die ersten beiden Zahlen das Datum, d. h. den 9., und die beiden letzten Zahlen die Stunde, zu der die Versenkung beginnen soll. Die Zeit soll von Mittag zu Mittag (astronomisch) gelten.

9. Bestätigung. Der Empfang des Signals ist wie folgt zu bestätigen:

‚An den Chef J.-V. Paragraph ... wird bestätigt. Kommandant ‚Emden‘.

10. Da die Annahme oder Nichtannahme der Friedensbedingungen und die Wiedereröffnung der Feindseligkeiten vor der Entscheidung steht, so sind die nächsten paar Tage besonders kritisch. Vom Mittwoch, 18. Juni an wird verstärkte Wachsamkeit bei Tag und Nacht notwendig sein, um nicht nur jedes ungewöhnliche Verhalten auf seiten der Engländer, sondern auch Signale von der ‚Emden' zu beobachten. Da auf die Mannschaft kein völliger Verlaß ist, so müssen die Offiziere selbst die nötigen Ausguckpflichten übernehmen.

11. Es ist meine Absicht, die Schiffe nur zu versenken, wenn der Feind versuchen sollte, ohne Zustimmung unserer Regierung sich in ihren Besitz zu setzen. Sollte unsere Regierung in den Friedensbedingungen in die Auslieferung unserer Schiffe einwilligen, dann werden die Schiffe ausgehändigt werden zur dauernden Schande derjenigen, welche uns in diese Lage versetzt haben.

12. Die Kommandanten haben dieses Schriftstück unter Verschluß zu halten; es darf nicht in Feindeshand fallen.

gez. von Reuter."

Die Geheimhaltung der Versenkungsabsicht ist bis auf zwei Schiffe innerhalb des Verbandes gelungen.

Am 20. Juni vormittags lief die Meldung eines Großen Kreuzerkommandanten ein, daß die Mannschaft seine Versenkungsvorbereitungen mißtrauisch verfolge und ihn bei seinen Gängen durch das Schiff auf Schritt und Tritt begleite. Er bäte daher, den Versenkungsbefehl der Mannschaft bekanntgeben zu dürfen, um die Vorbereitungen beendigen zu können. Mein Chef des Stabes befürwortete den Antrag, doch ich wollte lieber diesen großen Kreuzer für den Fall der Ver-

senkung ausfallen lassen, als das Geheimnis preisgeben. Gleich darauf meldete mir der Kommandant eines Linienschiffes: Vier Unteroffiziere seines Schiffes hätten aus den getroffenen Vorbereitungen die Absicht der Versenkung erraten; da sie mit ihr nichts zu tun haben wollten, hätten sie um sofortige Heimsendung gebeten; falls ihnen diese zugesichert würde, wollten sie über die Versenkungsvorbereitungen schweigen. Auf Geheimnisse unter Deutschen läßt sich das Goethesche Zitat variieren: „Und wenn es erst der Zehnte hat, so hat es bald die ganze Stadt." Erfuhren die Besatzungen die Versenkungsabsicht nicht dienstlich, sondern durch diese Unteroffiziere, also über die Hintertreppe, so wurden sie mißtrauisch, kopfscheu und verdarben die Ausführung. Jetzt mußte den Besatzungen, selbst auf die Gefahr des Verrates hin, die Versenkungsabsicht bekanntgegeben werden.

Der bereits erlassene Befehl wurde der Seelenstimmung der Besatzungen entsprechend abgeändert und ergänzt, und die neue Ausgabe wurde noch nachmittags dem englischen Postfahrzeug zur Beförderung an die Schiffe und Torpedoboote übergeben.

— — — — — — — — — — — — — — — — — — —

Die Redaktion und Vervielfältigung dieses zweiten Versenkungsbefehls hatte die Verbandsleitung bis in den Nachmittag hinein beschäftigt, so daß mir erst gegen Abend die englischen Pressenachrichten zugestellt werden konnten. Die „Times" vom 16. Juni 1919 brachte folgende Nachricht:

„Official Summary

Under the proviso of a financial arrangement, Germany ls prepared to surrender not only the surface warships demanded, but all ships of the line".

Danach hatte also die deutsche Regierung unter Voraussetzung des Verkaufs nicht nur alle verlangten deutschen Überwasser-Schiffe, sondern überhaupt alle Linienschiffe zur Übergabe angeboten, mithin auch die Schiffe des Internierungsverbandes. Die deutsche Flotte war also innerhalb ihrer kurzen Geschichte zum zweitenmal zum Verkaufsobjekt erniedrigt worden.

Am tiefsten verletzte mich, daß wir die vergangenen Monate in dem Glauben erhalten worden waren, daß die Regierung auf der Heimkehr der Schiffe bestehen würde; statt dessen hatte sie sogar mehr Schiffe angeboten, als die Entente verlangt hatte!

Ich wollte mir an diesem Handelsgeschäft die Hände nicht schmutzig machen und nahm Gleiches auch von meinen Offizieren und Beamten an — mochte die Regierung ihre eigenen Vertreter heraussenden, deren Ehrgefühl vielleicht weniger empfindlich war. Ich ließ einen Funkspruch an die deutsche Regierung aufsetzen, daß wir Offiziere und höhere Beamte gegen den Verkauf der Flotte Einspruch erhöben, daß wir nicht an ihm teilnehmen würden und forderten, vor dem Verkauf abberufen und in die Heimat gesandt zu werden.

Der vorerwähnte Funkspruch konnte erst, englischer Vorschrift entsprechend, am nächsten Morgen, Sonnabend, den 21. Juni, zwischen 8 und 9 Uhr, und zwar mit dem ersten englischen Postfahrzeug dem englischen Admiral zugestellt werden. Letzterer war bei Aushändigung meines Funkspruches mit seinem Verband bereits Anker auf und beim Auslaufen aus dem Hafen begriffen. Es war ersucht worden, ihn mit größter Beschleunigung abzugeben. Ich glaube nicht, daß er der deutschen Regierung übermittelt worden ist, die Ereignisse dieses Tages haben es wohl verhindert.

Die angeführte „Times"-Nummer hatte auf Seite 11 auch noch die weitere Nachricht gebracht, daß der deutschen Regierung nach Beantwortung ihrer Gegenvorschläge durch die Entente eine Frist von fünf Tagen gestellt sei, den Friedensvertrag zu unterzeichnen oder ihn abzulehnen. In dieser Frist sollten die festgesetzten drei Tage zur Kündigung des Waffenstillstandes mit eingeschlossen sein. Da ebenfalls aus der englischen Presse hervorging, daß England die Antwort auf unsere Gegenvorschläge am Montag, den 16. Juni, überreicht hatte, so war damit zu rechnen, daß am Sonnabend der Waffenstillstand ohne vorherige besondere Kündigung abgelaufen sei; ich vermute: Sonnabendmittag, weil es natürlich ist, einen Waffenstillstand mittags ablaufen zu lassen, um für den etwaigen Truppenvormarsch noch die Tagesstunden vor sich zu haben.

8. Kapitel

Die Versenkung

Sonnenwende. — Sonnenschein und Windstille kündeten einen herrlichen warmen und stillen Sommertag an.

Gegen 10 Uhr vormittags meldete mir Fregattenkapitän Oldekop, daß der englische Admiral mit Linienschiffen und Zerstörern den Hafen, seewärts gehend, verlassen hätte; daß laut englischer Pressenachrichten der Kauf der deutschen Schiffe von der Entente abgelehnt und bedingungslose Auslieferung gefordert sei, und daß das deutsche Posttorpedoboot am nächsten Tage nachmittags in Scapa Flow erwartet werden könne. Ich gab den Befehl, das verabredete Signal zu heißen: „Schiffe sofort versenken!"

Da zu dieser Zeit die des knappen Personals wegen nur für gewisse Tagesstunden eingerichtete Signalverbindung mit den Schiffen eingegangen war und erst wiederhergestellt werden mußte, so verging einige Zeit, bis das Signal durch den Verband gelaufen und von den Schiffen und dem Führer der Torpedoboote bestätigt worden war. Gegen 11½ Uhr vormittags liefen die Bestätigungen ein.

Der Besatzung meines Flaggschiffes „Emden" ließ ich den Versenkungsbefehl noch vorenthalten. Es lagen, wie alltäglich, zwei englische Verkehrsdampfer längsseit, außerdem noch ein Wasserfahrzeug, das begonnen hatte, seinen Wasservorrat in die Tanks der „Emden" überzupumpen. Den Bemannungen dieser Fahrzeuge hätte die mit Bekanntgabe des Befehls zu erwartende Erregung der „Emden"-Besatzung nicht verborgen bleiben können. Sie hätten Lärm geschlagen, den englischen Admiral zurückgerufen und die Versenkung der übrigen Schiffe gestört.

Kurz nach 12 Uhr neigte sich „Friedrich der Große" unter gleichzeitigem Tiefersinken mehr und mehr zur Seite, seine Boote waren schon zu Wasser gebracht und lagen am Heck — jetzt tönten laut und markig Einzelschläge seiner Schiffsglocke zu uns herüber, das Signal: „Alle Mann aus dem Schiff." Wir sahen die Mannschaft in die Boote steigen und von Bord absetzen. „Friedrich der Große" legte sich weiter über, in die offenstehenden Seitenfenster ergießen sich Ströme von Wasser ins Innere, — noch einige Minuten, er kentert und sinkt in die Tiefe, die aus den Schornsteinen austretende Luft wirft noch zwei große Wasserstrudel auf — dann ist alles still, einige Trümmer treiben auf dem verlassenen Liegeplatz. Die Uhr zeigt 16 Minuten nach 12.

Das Glockensignal schien mit einem Schlage alle übrigen Schiffe zum Leben erweckt zu haben — als ob sie nur auf dieses Zeichen gewartet hätten —, allenthalben entfaltet sich gesteigerte Tätigkeit, hier wurden Boote zu Wasser gebracht, dort schleppten Mannschaften ihre schweren Kleidersäcke auf die Schanze, wieder wo anders wurden die Boote bemannt und legten unter „Hurra"-Abschiedsgrüßen von den Schiffen ab. Auch ein englisches Wasserfahrzeug, das schon einige Zeit in der Nähe vom „Friedrich der Große" gelegen hatte und wohl mit einiger Aufmerksamkeit und Spannung die außergewöhnlich starke Krängung des Schiffes beobachtet haben mochte, wurde durch das Glockensignal und das sich ihm anschließende Bemannen der Boote unsicher gemacht. Es wurde, als plötzlich das Riesenschiff dicht vor seinen Augen umschlug und versank, so von Schrecken gepackt, daß es, bar jeder Überlegung, ein wildes Feuer auf die unbewaffneten, wehrlosen Insassen der Boote eröffnete, obgleich diese ihm die weiße Flagge entgegenhielten. Gleichzeitig hatte es seine Dampfpfeife in Tätigkeit gesetzt — ihre ängstlich klagenden Töne schreckten die Besatzungen der übrigen englischen Wasserfahrzeuge aus ihrem Hindämmern auf, das an einem warmen Sommermorgen und bei Abwesenheit des Admirals nur zu verständlich war, und wie es bei derartig jähem Wechsel von idyllischer Ruhe zu äußerster Aufregung in rohen Gemütern einzutreten pflegt: sie verloren den Kopf und wüteten blindlings gegen alles, was ihnen mit der gewohnten Ordnung nicht übereinzustimmen schien. Eine Panik war unter ihnen ausgebrochen, der auch die englischen, im Hafen zurückgebliebenen Zerstörer anheim fielen. Unter der Einwirkung dieser Panik sind gegen die wehrlosen deutschen Besatzungen Grausamkeiten verübt worden, die England jedes

Recht nehmen, sich über deutsche Kriegsverbrecher zu entrüsten. Ein Glück war, daß mit dem Ingangkommen des Sinkens — „König Albert“, „Moltke“, „Brummer“ waren dem „Friedrich der Große“ schnell gefolgt, andere standen dicht vor dem Untergang — die Zahl der auf dem Wasser treibenden Boote mit Schiffbrüchigen derart wuchs, daß die englischen Fahrzeuge in ihrer Verwirrung oft nicht zu wissen schienen, welches Boot sie zuerst unter Feuer nehmen sollten. So wandten sie sich schnell von einem Boot zum andern; diesem fortwährenden Wechsel ist es zu verdanken, daß ihr Feuer nicht noch größeres Unheil angerichtet hat.

Der Untergang des „Friedrich der Große“ und von „Brummer“, der dicht hinter „Emden“ lag, hatte auch die bei dieser längsseit liegenden englischen Fahrzeuge in Aufregung versetzt. Die „Emden“-Besatzung selbst hatte, da sie beim Mittagessen unter Deck war, von den Vorgängen im Hafen noch nichts wahrgenommen; nun war es aber Zeit geworden, auch für „Emden“ den Befehl zur Versenkung zu erlassen. Unter Leitung des Kommandanten wurden die Ventile und Unterwasserbreitseitrohre geöffnet, das Wasser strömte ein. Eines der englischen Verkehrsfahrzeuge wollte, wohl aus Angst, von der „Emden“ mit in die Tiefe gezogen zu werden, ablegen; ich ließ es noch so lange festhalten, bis die „Emden“-Besatzung auf ihm geborgen war.

Da das englische Feuer auf die deutschen Boote trotz hochgehaltener weißer Flagge nicht nachließ, beschloß ich zu dem an Land das Kommando führenden englischen Admiral zu fahren, um ihn zur Einstellung des Feuers zu veranlassen. Unbekannt mit dem Amtssitz dieses Admirals und mit der Bootslandestelle bestieg ich mit meinem Stab das andere englische Verkehrs-

fahrzeug, das für meine Besuchsfahrten bereit gehalten wurde. Es landete uns in einer klippenreichen Bucht. Von weitem schon hatten wir gesehen, daß ein Auto in vollster Fahrt heranraste. In ihm saß ein im Tennisanzug gekleideter junger Herr. Ihn bezeichnete der Drifter-Führer als Kommandierenden an Land. Mir erschien er etwas reichlich jung. Ich ersuchte ihn, das Feuer sofort einstellen zu lassen. Er war entsetzlich aufgeregt, hörte kaum zu und hat sicher keines meiner Worte verstanden; er rannte weg, kehrte nach kurzer Zeit mit einer Kamera zurück, warf sich in ein bereitliegendes Schnellboot und jagte aus der Bucht; ich nahm an, daß er das Feuer einstellen würde. Doch sah ich mich darin getäuscht. Der englische Drifter sollte uns wieder an Bord der „Emden" zurückfahren. Beim Heraussteuern aus der Bucht — es lief noch Ebbe — rannten wir auf einer Bank fest. Alle Bemühungen, sogar unter unserem persönlichen Einsatz, das klobig und schwer gebaute Fahrzeug wieder flott zu bekommen, scheiterten. Die Hügel der Bucht verbargen unsere Schiffe, nur meine Admiralsflagge auf „Emden" leuchtete einsam über einer Hügelgruppe — sie wollte und wollte nicht verschwinden! Ungefähr eine Stunde mochten wir so abseits von allem Weltgeschehen auf der Bank gesessen haben; endlich mit Einsetzen der Flut trieben wir auf und konnten aus der Bucht steuern.

Welches Bild! Vor uns bäumte sich der „Große Kurfürst" steil in die Höhe. Klirrend brachen beide Ankerketten, schwer fiel er nach Backbord über und kenterte. Der rote Anstrich seines Bodens leuchtete weit über die blaue See.

Viele Liegeplätze waren bereits „verlassen" zur Fahrt nach dem Grund.

Englische Zerstörer mit Schaum vor dem Bug steuern in die Bucht. Einer von ihnen legt sich längsseit „Emden" und bemüht sich, die Ankerkette zu sprengen und „Emden" auf flaches Wasser zu schleppen. „Emden" ging erst wenig tiefer. Ich gab den Kurs nach der „Emden" auf und befahl dem Drifter, nach „Bayern" zu steuern, deren Mannschaften, auf Rettungsbojen liegend und sitzend, in der Nähe ihres Schiffes auf dem Wasser trieben. Wir nahmen sie an Bord. Gleich darauf legt sich die „Bayern" über und in die auch hier weit geöffneten Seitenfenster ergießt sich das Wasser in Strömen ins Schiff. In wenigen Minuten ist die Schanze überschwemmt. Das Riesenschiff kentert und fährt mit der deutschen Flagge wehend zu Grund. Drei Hurras seiner Besatzung sind Ehrengrüße zur letzten Fahrt. Nun trägt der schwache Wind Feuersalven englischer Zerstörer, die das Vernichtungswerk an unseren T-Booten zu verhindern suchen, herüber. Ein harter, heißer Kampf wurde dort gefochten. Noch einmal steht in diesen herrlichen Offizieren und Leuten der kampffrohe Geist auf — nicht die Waffe ist diesmal ihr Helfer: sie haben keine, sondern ihr großes Pflichtgefühl. Ihm folgend setzen sie trotz heftigen Feuers der feindlichen Zerstörer und Wachfahrzeuge ihr Vernichtungswerk durch. Besonders schwer hatte es die VI. Flottille. Sie hatte das Versenkungssignal durch widrige Umstände erst spät erfahren, zu einer Zeit, als der Engländer seinen anfangs verlorenen Kopf wieder gefunden hatte.*) Von 50 Booten sind 46 versenkt worden, eine gewaltige Leistung! Ich will zu ihnen fahren. Da tauchen die englischen Linienschiffe in der Bucht auf. Mit höchster Fahrt brausen sie heran, klar zum Gefecht, ihre

*) Siehe im Anhange den Bericht des Führers der Torpedoboote über die Versenkung.

38 cm-Kanonen auf die Reste meines Verbandes gerichtet. Nun gilt es zu diesem englischen Admiral zu fahren, um die Einstellung der feindlichen Handlungen zu erlangen. — Das Feuer wird schwächer und verstummt allmählich. Im Hintergrund kämpfen die großen Kreuzer ihren Todeskampf. „Seydlitz" kentert. „Derfflinger" und „Von der Tann" sind bereits auf Schanze oder Back überflutet; es kann nicht mehr lange dauern und sie haben ausgelitten. Nur „Hindenburg" liegt noch vierkant auf dem Wasser, doch er ist tiefer gesunken: ich erinnere mich, daß sein Kommandant ihn auf ebenem Kiel versenken wollte, um seine Leute sicher bergen zu können. Von den Linienschiffen sind nur noch „Baden" mit Schlagseite und „Markgraf", dieser scheinbar intakt, über Wasser. „Emden" schwimmt, ebenso „Nürnberg". „Frankfurt" scheint dicht vor dem Sinken zu stehen. Da kentert im Schlepp englischer Zerstörer die „Bremse". Ihrem wackeren Kommandanten, dem Oberleutnant zur See Schacke, ist die Versenkung noch gelungen, trotzdem sein Schiff bereits von englischen Mannschaften besetzt ist. Auf meiner Fahrt zum englischen Flaggschiff werden noch Boote mit Geretteten in Schlepp genommen.

Ich war tief ergriffen und voll Dankbarkeit gegen meine braven Kommandanten und Offiziere und die wackeren Besatzungen, die das befohlene Werk so glänzend durchgeführt hatten. — Alle diese herrlichen Schiffe und Torpedoboote waren dahingegangen, gesunken, einstmals der Stolz des deutschen Volkes: gewaltige Werke deutscher Schiffsbaukunst, wieviel Geist, wieviel militärische Sachkunde und Erfahrung hatte sich in ihnen vereint! Eine Entwicklung von einer Größe ohnegleichen war hier abgeschlossen und ins Grab gesunken.

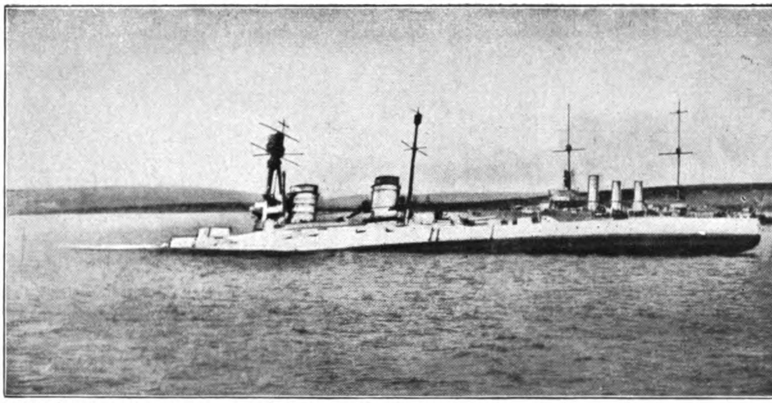
Längsseit des englischen Flaggschiffes, das eben geankert hatte, herrschte „Zustand“: Patrouillenboote, Drifter, Wachfahrzeuge, Kriegsschiffboote, alle drängten sich längsseit mit dem heißen Begehr, zu melden, zu berichten: daß die deutsche Flotte zu Grabe gefahren sei. Endlich gelingt es meinem Drifter, sich Bahn zu brechen und anzulegen. Eine Leiter wird für mich herübergelegt. Ich steige an Bord der „Revenge“ und werde vom englischen Vizeadmiral Sir Sidney R. Fremantle empfangen.

9. Kapitel

Rechtfertigung der Versenkung — Im Gefangenenlager zu Nigg, Oswestry und Donington Hall — Heimkehr

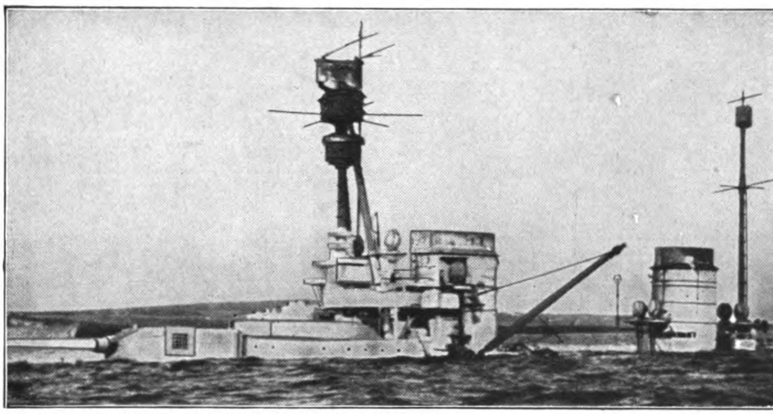
Der erste Teil meiner Pflicht, die Versenkung, war erfüllt. Nun begann der zweite, das Recht der Versenkung vor dem Feind zu vertreten. Mein Chef des Stabes und ich besaßen allein den Schlüssel für die Handlung des Tages.

Ich eröffnete dem englischen Admiral, ich hätte die Flotte versenkt, die Verantwortung für alles, was geschehen, trüge allein ich. Der englische Admiral erklärte mein Handeln für einen „Act of Treachery“ und erklärte mich zum Kriegsgefangenen. Ein Raum würde mir angewiesen werden. Den Vorwurf „Treachery“ ließ ich angesichts der an Bord herrschenden Erregung zunächst unerörtert; Zeit, diesen Vorwurf zu klären, würde sich noch finden. Ich ersuchte den englischen Admiral, mir meinen Flaggleutnant, Oberleutnant zur See Schilling zu belassen. Es wurde genehmigt. Die Steuerbordschanze



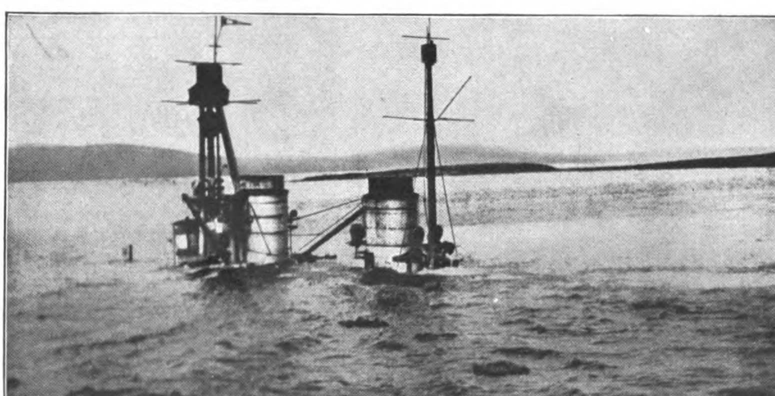
(Mit Genehmigung der Firma F. Finke, Wilhelmshaven)

S. M. S. Hindenburg $^1/_2$ Stunde nach dem Versenkungsbefehl;
im Hintergrunde S. M. S. Nürnberg



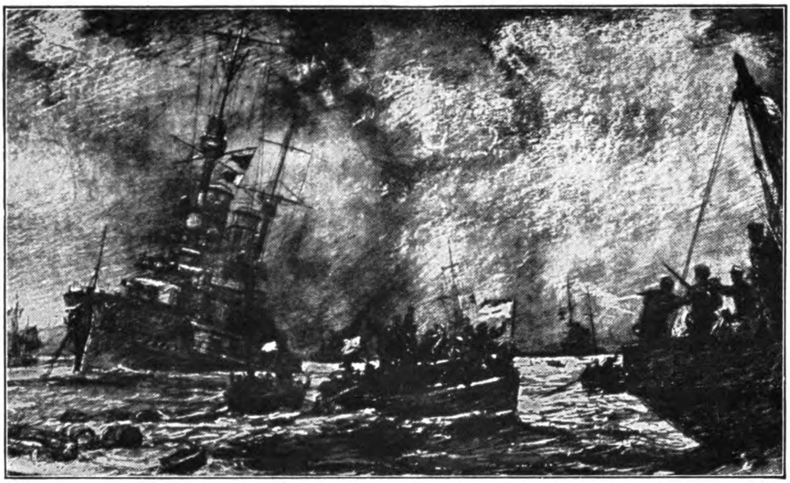
(Mit Genehmigung der Firma F. Finke, Wilhelmshaven)

S. M. S. Hindenburg im sinkenden Zustand



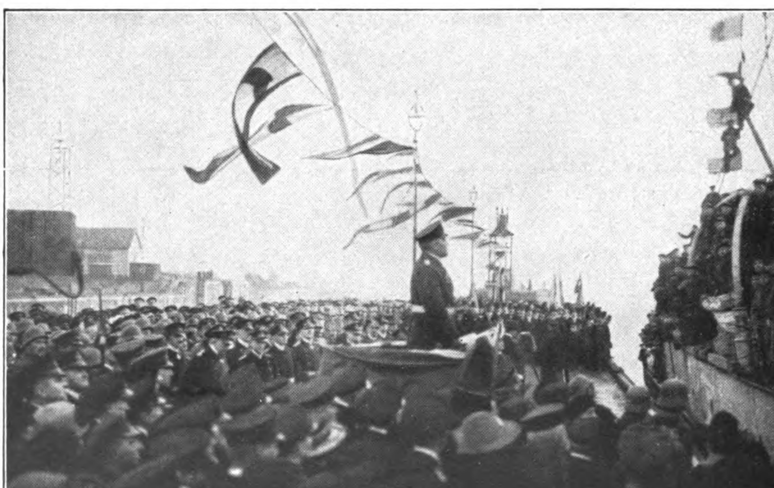
(Mit Genehmigung der Firma F. Finke, Wilhelmshaven)

S. M. S. Hindenburg im gesunkenen Zustand



(Mit Genehmigung der Firma F. Finke, Wilhelmshaven)

Beschießung der wehrlosen Besatzung durch die Engländer
(Zeichnung eines amerikanischen Augenzeugen)



(Mit Genehmigung der Firma F. Finke, Wilhelmshaven)

Exzellenz von Trotha
begrüßt die aus Scapa Flow heimgekehrten deutschen Seeleute

wurde für mich freigemacht. Nach etwa zehn Minuten wurde ich von einer Wache von drei „Royal Marines" mit aufgepflanztem Seitengewehr in die Mitte genommen und nach meinen Gemächern geleitet. Es waren die Räume des Admirals auf der Kommandobrücke. Mein Gepäck blieb unberührt.

Mein Flaggleutnant und ich genossen durch die großen Fenster des Admiralraumes die weite Aussicht über das nun leere Scapa Flow. Nur „Baden" und „Markgraf" und einige kleine Kreuzer waren noch sichtbar. Nicht weit von uns ragte das Wrack der gekenterten „Seydlitz" aus dem Wasser. Als wir nach einer halben Stunde uns wieder nach den noch schwimmenden Schiffen umsahen — es mochte $4^1/_2$ Uhr geworden sein, — konnten wir auf dem Platz von „Markgraf" nur noch zwei große weiße Wasserstrudel wahrnehmen. „Markgraf" mußte diesen Augenblick gesunken sein. Ich wußte damals noch nicht, welche Tragödie sich an Bord abgespielt hatte.*) Der Kommandant, Korvettenkapitän Schumann, und zwei tüchtige brave Unteroffiziere waren an Bord ihres Schiffes der Mörderkugel eines englischen Drifterführers zum Opfer gefallen. Dieser hatte die auch uns ausgehändigten sehr genau gehaltenen englischen Bestimmungen für die Bewachung der internierten Flotte überschritten, indem er sein Feuer auf Angehörige der Besatzung innerhalb ihres Schiffes gerichtet hatte.

---

*) Die Gattin des Kommandanten hatte mir wenige Wochen vor der Versenkung einen Brief geschrieben, wie deutsche Offiziersfrauen schreiben, ohne viel Geklage: „Ich habe vier Kinder und stehe allein, Sie wissen, was dies in dieser Zeit bedeutet, alles Übrige überlasse ich Ihnen." Ich war daraufhin zu ihrem Mann auf „Markgraf" gefahren — er war ungehalten über diesen Brief: es sei selbstverständlich, daß er in Scapa Flow bliebe, er würde sich von seinem Schiff nicht trennen. Er hat Wort gehalten. Ehre ihm!

Zu dieser Zeit wurde ein langes Signal des englischen Admirals neben uns vom Signaldeck aus an den englischen Verband gegeben. Die einzelnen Worte des Signals wurden so laut ausgerufen, daß wir wohl oder übel es mit anhören und verfolgen mußten. In dem Signal wurde den englischen Offizieren unter anderem befohlen, den geborgenen deutschen Besatzungen, weil sie durch ihr verräterisches Verhalten sich jede gute Behandlung verscherzt hätten, nur das angedeihen zu lassen, was durch äußerste Menschenpflicht geboten wäre; ihr Gepäck sollte gründlich nachgesehen werden. Das hieß also auf deutsch, die Besatzungen sollten möglichst schlecht behandelt und ihr Gepäck überplündert werden. Meine Vermutung hat sich später bestätigt, einige englische Schiffe hatten sich anfänglich der durchnäßten und frierenden Besatzungen wirklich fürsorglich angenommen; diese Behandlung wurde dann plötzlich ins Gegenteil verkehrt. Offiziere und Mannschaften wurden schlecht behandelt. Sie mußten ihr Gepäck abgeben und auf dem Achterdeck der Schiffe in Haufen aufstapeln, wo es von den englischen Besatzungen gründlich ausgeplündert wurde. Mein Mantel fiel der Plünderung auf dem Linienschiff „Royal Oak" zum Opfer — ich habe ihn bei der damals herrschenden Kühle sehr entbehrt; heute habe ich ihn nicht mehr nötig, ich schenke ihn seinem jetzigen Besitzer, damit er sich seines nunmehr rechtmäßigen Gutes vor anständigen Engländern rühmen kann. Ich bin überzeugt, daß nur die Finanzlage des englischen Imperiums, die damals in der englischen Presse als geradezu verzweifelt hingestellt wurde, die englische Regierung von ihrer Ehrenpflicht abgehalten hat, das geringe Hab und Gut, das die schiffbrüchigen deutschen Mannschaften kümmerlich gerettet hatten, zu ersetzen.

Das erwähnte Signal veranlaßte mich, den Vorwurf „Treachery“ jetzt aufzuklären. Der englische Dolmetscher-Offizier wurde gerufen. Ich ließ durch ihn den englischen Admiral fragen, wie er zu dem Vorwurf „Treachery“ käme. Aus unserem bisherigen Verhältnis heraus könnte ich nicht verstehen, wie er mir einen solchen Vorwurf machen könnte. Ich wäre der Ansicht, daß der Krieg wieder ausgebrochen sei. Das hätte mich nach unseren Vorschriften: „Allerhöchste Willensmeinung der Versenkung der kampfunfähigen Schiffe“ zur Versenkung der Flotte verpflichtet. Ich ersuchte, die Besatzungen nicht entgelten zu lassen, was ich befohlen hätte. Durch den Dolmetscher ließ mir der englische Admiral antworten, daß das gute Verhältnis zwischen uns sowohl von ihm als von den anderen englischen Seebefehlshabern anerkannt würde — doch nur bis zum heutigen Tag! Er müßte den Vorwurf „Treachery“ aufrechterhalten, weil ich den Waffenstillstand, der um zwei Tage, also bis Montag, verlängert worden sei, gebrochen hätte. Ich ließ ihm darauf sagen, daß die Verlängerung des Waffenstillstandes mir bei meiner Verbindungslosigkeit mit der Heimat von der englischen Admiralität sofort hätte mitgeteilt werden müssen, ich hätte keinerlei Kenntnis von der Waffenstillstandsverlängerung gehabt, anderenfalls wäre die Versenkung unterblieben. — Durch die Tatsache, daß die englische Admiralität mir die Verlängerung des Waffenstillstandes verschwiegen hat, hatte sich die Lage durchaus zu unseren Gunsten verschoben. Der englische Admiral ließ sich durch den Dolmetscher noch weitere Aufklärungen geben, die ich dahin zusammenfaßte, daß ich infolge der Ablehnung der deutschen Gegenvorschläge zum Friedensvertrag hätte annehmen müssen, daß der Kriegszustand wieder hergestellt sei; der Waffenstillstand sollte automatisch, also ohne

vorherige Kündigung ablaufen. Da ich keine Mitteilung von der Waffenstillstandsverlängerung gehabt hätte, wäre ich berechtigt und verpflichtet gewesen, und zwar ohne erst den englischen Admiral um Information zu bitten, selbständig zu handeln und die Flotte zu versenken. Nachrichten, soweit ich solche überhaupt erhalten hätte, hätte ich der mir englischerseits zugestellten englischen Presse entnommen, sie seien dort als „offiziell" bezeichnet gewesen. —

Es war Abend geworden. Nach einer Partie Piquet begaben wir — mein Flaggleutnant und ich — uns zur Ruhe. Ich gestehe, daß ich lange nicht mehr so gut geschlafen habe wie in dieser Nacht. Das wohlbekannte und in alter Zeit immer freundlich begrüßte Geräusch des Einhievens der Ankerkette weckte uns. Der englische Linienschiffsverband ging Anker auf und verließ Scapa Flow. Als wir gegen Mittag wieder ankerten, waren wir im Cromarty Firth. Die englischen Schiffe im Hafen hatten, wohl zu Ehren des Untergangs der deutschen Flotte, über die Toppen geflaggt. Ein Signal des einlaufenden Admirals veranlaßte sie, diesen Schmuck wieder niederzuholen. Mittags wurden die deutschen Seeoffiziere aufs Achterdeck des Flaggschiffes „Revenge" gerufen. Dort waren in Viereckform aufgestellt eine Abteilung Seesoldaten mit aufgepflanztem Seitengewehr, ferner das Offizierkorps und die Besatzung der „Revenge", sowie die Kommandanten der deutschen Schiffe, der Führer der Torpedoboote und mein Stab — auch ich erhielt eine Aufforderung zur Teilnahme. Nach einiger Zeit erschien der englische Admiral. Er las folgende Ansprache vor, die der Dolmetscher uns in Deutsch wiederholte:

„Admiral von Reuter!

Bevor ich Sie als Gefangenen den militärischen Behörden übergebe, möchte ich Ihnen gegenüber meine Entrüstung über Ihre Tat zum Ausdruck bringen.

Diese Tat läuft jedem Empfinden für Anstand und Ehre zuwider. Sie ist eine verräterische Handlung, ein Treubruch und eine Schande für die, die sie begingen!

Sie haben durch das Setzen der Kriegsflagge und die Versenkung der Schiffe zu einer Zeit, wo der Waffenstillstand volle Geltung hatte, eine Kriegshandlung vollzogen.

Man sieht hieraus, daß der Geist des neuen Deutschland kein anderer ist als der des alten. Jeder, der das bis jetzt nicht glauben wollte, wird es nun einsehen.

Wie Ihre Tat in Ihrem Vaterlande aufgefaßt werden wird, entzieht sich meiner Kenntnis.

Wenn Sie aber, Admiral von Reuter, meinten, der Waffenstillstand sei abgelaufen, so war das eine durch nichts berechtigte falsche Annahme. Die Briefe waren bereits ausgefertigt und von mir unterschrieben, die Ihnen nach Anweisung meiner Regierung die Nachricht übermitteln sollten, ob der Friede unterzeichnet sei oder nicht. Wie dürfen Sie glauben, daß ich mit meinem Geschwader zu Übungen in See gegangen wäre, wenn dieser Tag ein solch kritischer war?!

Wie Deutschland den Krieg mit dem Einfall in Belgien durch ein militärisches Verbrechen begonnen hat, so haben Sie durch ein maritimes Verbrechen den Krieg beendet!

Die ehrliebenden Seeleute aller Nationen werden für diese Tat kein Verständnis haben, ausgenommen vielleicht die Ihren.

Sie werden jetzt den Militärbehörden übergeben werden, die sich mit Kriegsgefangenen beschäftigen."

Ich konnte während der Rede nur mit dem Kopf schütteln. Ich hatte das Gefühl, daß die Rede für den anwesenden Reporter der „Times“ gehalten wurde. Er soll sich, wohl zur Schilderung der Besetzung der deutschen Schiffe, bereits am Sonnabend, den 21. Juni, an Bord der englischen Schiffe eingefunden haben.

Diese Rede unter Entfaltung von militärischem Pomp sollte natürlich eine Haupt- und Staatsaktion darstellen. Der Engländer schwärmt für solche Schaustellungen. Auf den geistig höherstehenden Deutschen wirken sie abgeschmackt. Uns erschien diese Handlung wie für einen Film gestellt. Sie fiel schon aus dem Rahmen des Komischen heraus und wirkte mitleiderregend. Ich empfand diesen Theaterkoup für den gut aussehenden und gewiß auch vornehm denkenden englischen Admiral als ungemein peinlich und demütigend.

Ich antwortete in Deutsch an den Dolmetscher gewandt: „Sagen Sie Ihrem Admiral, daß ich den Inhalt seiner Rede nicht anerkennen kann und meine Auffassung nicht mit der seinen übereinstimmt. Ich allein trage die Verantwortung. Ich bin überzeugt, daß jeder englische Seeoffizier in meiner Lage ebenso gehandelt hätte wie ich.“

Wir wurden darauf an Land gesetzt. Dort wurde mir ein Auto zur Verfügung gestellt, und fort ging es durch die herrliche schottische Landschaft. Bäume und Sträucher standen rechts und links vom Wege, und sie waren grün. Ein lang entbehrter Anblick!

Nach etwa halbstündiger Fahrt trafen wir im Lager von Nigg ein. Ein schottischer Offizier geleitete meinen Flaggleutnant und mich nach einer Baracke. Das umfangreiche Lager liegt an einer Bucht am Abhang eines allmählich auf-

steigenden Hügels. Hohe Berge ringsum. Von unserer Baracke aus genossen wir eine Aussicht auf das schottische Hochland, die an Schönheit ihresgleichen sucht. Wir setzten uns in Ermangelung anderer Sitzgelegenheiten auf die Treppe unserer Baracke und rauchten und warteten. Das „Warten" sollte in den kommenden Zeiten eine unserer intensivsten Beschäftigungen werden. Allmählich trafen die Offiziere und dann die Mannschaften ein. Ich konnte ihnen wenigstens aus der Ferne meinen Dank für die erwiesene treue Pflichterfüllung zuwinken.

Die Nacht war abscheulich, der schottische Lagerkommandant hatte zwar mit viel Mühe eine Bettstelle für mich aufgetrieben, doch die vier gelieferten wollenen Decken waren so zart und durchlässig, daß ich bei dem wehenden Sturm bitter gefroren habe. Endlich wurde es Morgen. Wir wuschen uns an der Pumpe, erfrischten uns an Corned-Beef und knabberten Hartbrot, warteten und froren.

Hier im Lager erfuhr ich erst, wie die Versenkung an Bord der einzelnen Schiffe vor sich gegangen war: für „Emden", „Baden" und „Nürnberg" hatte die Zeit vom Befehl bis zur Besetzung durch den Engländer nicht ausgereicht, die Schiffe so weit mit Wasser zu füllen, daß sie untergingen. Außerdem hatten an Bord „Emden" die großen Vorbereitungen mit meinem Wissen nicht schon vorher getroffen werden können, weil bei dem täglichen Längsseitliegen englischer Fahrzeuge die Gefahr, daß diese etwas davon erfuhren, zu groß gewesen wäre. Die Besatzung des Linienschiffes „Kaiserin" hatte nach vergeblichen Mühen, ein Boot zu Wasser zu bringen, vor dem Kentern des Schiffes über Bord springen müssen. Zu Hilfe eilende deutsche Boote waren mehrfach von den Engländern

vertrieben worden, so hatte sich das Rettungswerk eine halbe Stunde hingezögert; trotzdem war es gelungen, alle zu bergen.

Die sinnlose englische Schießerei bei der Versenkung hatte an Opfern gefordert: 10 Tote, darunter Korvettenkapitän Schumann, Kommandant „Markgraf“, und zirka 16 Verwundete, darunter der Stabsingenieur Rogge von „Bayern“.

Bei dieser Gelegenheit gedenke ich in Dankbarkeit der verschiedenen Spenden, die mir für die Hinterbliebenen zugeflossen sind. Sie haben die erste Not lindern geholfen.

Nachmittags brachte ein Auto meinen Chef des Stabes und mich zum Bahnhof, der irgendwo weitab lag. Der schottische Lagerkommandant begleitete mich. Sein Benehmen hat meine Achtung errungen.

Es mochte 5 Uhr abends sein, als wir — mein Stab und ich — im Abteil erster Klasse bequem und anständig untergebracht, irgendeinem neuen Ziele — erst allmählich sickerte etwas vom Oswestry-Lager durch — entgegendampften. Die Nacht war bis auf eine Stunde taghell. Die Fahrt ging mitten durch das schottische Hochland: eine herrliche Reise, die wir genossen.

Englische Zeitungen fanden allmählich ihren Weg zu uns, die meisten sprachen nicht freundlich von der Versenkung. Das war begreiflich. Einige wenige hingegen wurden uns gerecht und äußerten sich anerkennend. War denn überhaupt irgend jemand mit der Versenkung wehgetan? Erfüllte sie doch, wie das selten vorkommt, eigentlich den Wunsch aller beteiligten Parteien: die Pazifisten mochten jubeln, daß wieder eine Anzahl entsetzlicher Kriegsmaschinen vernichtet waren; die Engländer mochten sich freuen, weil sie die Schiffe nicht mehr mit ihren Ententebrüdern zu teilen brauchten, und diese

konnten die gleiche Freude empfinden, daß sich England die deutschen Schiffe nicht mehr allein aneignen konnte; und schließlich konnte Deutschland froh sein, daß die Ehre seiner Marine und sogar seiner Regierung gerettet war!

Die englische Admiralität wird allerdings ein gewisses Gefühl der Beschämung nicht haben unterdrücken können, daß diese letzte Unternehmung der deutschen Flotte sich unter den Augen der Bewachungsstreitkräfte vorbereitet und vollzogen hat, und zwar ohne daß sie ihr, wie es sonst während des Krieges so oft geschehen, vor der Zeit verraten worden wäre.

Vormittags am 24. Juni trafen wir im Oswestry-Lager ein. Ein Auto brachte mich wieder von der Bahn zunächst zum englischen Lagerkommandanten. Er empfing mich höflich und nahm mir mein deutsches Geld ab. Die erschreckend wenigen Pfunde, die ich zurückerhielt, machten mich zum erstenmal mit dem Tiefstand der deutschen Valuta auf unerfreulichste Weise bekannt. Dann steuerte mich eine Auto-Amazone nach dem eigentlichen Lager. Ich hatte sie als solche zuerst gar nicht erkannt, denn die Merkmale ihres Geschlechtes waren entweder unter dem Einfluß des U-Bootkrieges oder unter dem des männlichen Gewandes zurückgetreten. Erst als sie im Untersuchungsraum die Mütze lüftete, verriet das reichliche Haupthaar ihre Weiblichkeit. Sie und ein Tommy nahmen dann die Besichtigung meines Handkoffers vor.

Im Lager wurden wir von dem deutschen Lagerältesten, Major Nau, und den deutschen Offizieren herzlich willkommen geheißen. Das kameradschaftliche Mitgefühl des Rittmeisters von Dresky versah mich mit dem sehr entbehrten Mantel. Er hat nicht geahnt, wie oft ich im Verlauf der nächsten sieben Monate seiner in Dankbarkeit gedacht habe. Meine Zelle lag

in einer Baracke: wie alle Barackenzimmer war es kalt, zugig, doch nicht unwohnlich. Der Ofen mußte bei der herrschenden naßkalten Witterung Tag und Nacht in Glut erhalten werden.

— — — — — — — — — — — — — — — — — — —

Das Recht bei der Versenkung war auf unserer Seite gewesen. Die deutsche Regierung konnte fürs erste, da sie völlig in Unkenntnis über unsere Beweggründe war, keine Schritte in der Angelegenheit unternehmen, die Initiative mußte von uns aus ergriffen werden. Ich setzte am selben Tage noch ein Schreiben an die englische Admiralität auf. Es lautet:

24. Juni 1919.

„Ich habe dem ältesten britischen Seebefehlshaber in Scapa Flow, Vizeadmiral Sir Sidney R. Fremantle, die Erklärung abgegeben, daß ich persönlich und allein die Verantwortung für die Versenkung der internierten deutschen Schiffe und Torpedoboote trage.

Die Offiziere und Mannschaften können daher für die Versenkung nicht verantwortlich gemacht werden.

Auf Grund dieser Tatsache bitte ich, für sie den Zustand der Internierung wieder herzustellen.

Wenn ich für meine Person hier nicht auch Rückführung in die Internierung beantrage, so geschieht dies lediglich aus dem praktischen Grund, weil ich den für die Offiziere und Mannschaften ausgesprochenen Antrag nicht durch Hineinbeziehen meiner Person gefährden möchte.

Ich habe Abschrift dieses Schreibens an die schweizerische Gesandtschaft geschickt mit der Bitte, es telegraphisch der deutschen Regierung zu übermitteln.“

Ich hatte für die deutschen Besatzungen den Zustand der Internierung wiederherzustellen erbeten, da ihre Gefangennahme — war doch der Wiederausbruch des Krieges meinerseits ein Irrtum gewesen — unberechtigt war. In der Annahme, daß ich sofort vor ein englisches Gericht gestellt werden würde, gab ich keine weiteren Aufklärungen über meine Beweggründe: ich wollte mich nicht schriftlich festlegen. Weiter beantragte ich die Entsendung eines Vertreters der schweizerischen Gesandtschaft zu mir, um durch diese, als Vertreter der deutschen Interessen, mit der deutschen Regierung in Verbindung zu treten. Diese Absicht zerschlug sich, da ein unmittelbarer Verkehr der Gesandtschaft mit der deutschen Regierung nicht zulässig war. Mein Bleiben in Oswestry währte nicht länger als eine Woche. Schon am 30. Juni begleitete mich der englische Lagerkommandant nach dem Musterlager Donington Hall, einem Schloß, das ungefähr in der Mitte Englands liegt, in einem großen Park mit uralten Eichbäumen, in dem allerlei Rot- und Damwild, Kaninchen, Krähen und Fliegen ein beschauliches Dasein führten. Die Versetzung nach Donington Hall sollte mich wohl für die bevorstehenden Vernehmungen von meinen Offizieren trennen; daneben mochte auch das Bestreben, mich besser unterzubringen, mitgesprochen haben. Ich hatte den Wechsel nicht zu beklagen, wenn mir auch die Trennung von meinem Offizierkorps schwer wurde. Nach einer mehrstündigen Fahrt, diesmal dritter Klasse, und nach reichlich vielem Umsteigen und Bahnhofswechsel fuhren wir unter den Hurras der deutschen Offiziere in Donington Hall ein. Hinter mir und meinem Flaggleutnant schlossen sich die Tore für sieben Monate. Eine unerwartet lange Zeit!

Das Leben im Gefangenenlager, die vielen Leiden und seltenen Freuden der Kriegsgefangenschaft sind so oft geschildert worden, daß es sich nicht verlohnt, auf sie näher einzugehen. Ich habe viel treue und hingebende Kameradschaft gefunden; sie ist es gewesen, die etwas Sonne in das tägliche Grau des Gefangenendaseins brachte. Die Zusage, die mir Graf Kageneck, der deutsche Lagerälteste, im Namen aller Offiziere bei ihrem Abschied von Donington Hall machte, ist aufs treulichste erfüllt worden: die scheidenden Kameraden haben uns Zurückbleibende nicht vergessen, sich um unsere Heimsendung redlich bemüht, und sie haben viel dazu beigetragen, durch Briefe und Sendungen, besonders zum Weihnachtsfest, uns über das Gefühl der Einsamkeit in verständnisvoller und schöner Weise hinwegzuhelfen. Ganz besonders dankbar gedenke ich der Freundschaftsbeweise aus Adelheitswert, Gusow, Ruffold, Düren, Weimar und Bremen. Im Lager hatte ich die besondere Freude, mehrere Coburger, Söhne der Stadt, in der ich aufgewachsen war, zu treffen, von denen ich besonders die Gebrüder Beck erwähnen möchte; der Verkehr mit ihnen war mir die Erholung des Tages. Die englischen Lagerkommandanten und Offiziere waren im Rahmen ihrer Vorschriften zuvorkommend gegen mich. Trotzdem wurde ich schärfer überwacht als meine Mitgefangenen. Meine Zusicherung, daß ich nicht an Flucht dächte, weil ich mit ihr mein gutes Recht zur Versenkung der Flotte in Frage stellen würde und weil ich auch dieses Recht England gegenüber zu vertreten wünschte, hat meine Bewacher lange nicht beruhigen können.

Meine Gedanken richteten sich vornehmlich darauf, wie ich es wohl möglich machen könnte, der Admiralität in Berlin

einen Bericht zu übersenden. Schließlich bot sich eine Gelegenheit; Anfang Juli sollte der Leutnant der Reserve Lobsien zur Abstimmung in Schleswig-Holstein nach Hause gesandt werden. Ihm einen schriftlichen Bericht mitzugeben, war zu gefährlich. So wurde der Bericht acht Tage mit ihm durchgepaukt, bis er ihn auswendig wußte; zum Glück war er von der Wasserkante, so daß ihm die Marineverhältnisse und -ausdrücke geläufig waren. Leider wurde er in einem Sammellager für Abstimmungsberechtigte vier Wochen zurückgehalten, so daß er meinen Bericht erst Mitte August der Admiralität in Berlin vortragen konnte. Der Bericht lautete:

Donington Hall, 15. Juli 1919.

„An den Chef der Admiralität!

Die Grundlage für mein Handeln in Scapa Flow am 21. VI. 1919 waren die beiden Bestimmungen:

1. Der Seebefehlshaber im Auslande, der ohne Verbindung mit der Heimat ist, hat nach eigenem Ermessen zu handeln, wie es der Nutzen des Reiches und die Ehre der Marine verlangen.

2. Deutsche Kriegsschiffe dürfen im Kriege unter keinen Umständen in die Hände des Feindes fallen.

Die Versenkung der internierten Schiffe war hiernach in Aussicht genommen bei Versuch gewaltsamer Besetzung oder Wiederausbruch des Krieges infolge Nichtunterzeichnung des Friedens. Im Falle der Unterzeichnung war Auslieferung der Schiffe beabsichtigt, da nicht zu übersehen war, welche Folgen die Nichtauslieferung für das schwer bedrängte Deutsche Reich haben konnte, worüber mir keinerlei Nachrichten zugegangen waren. Die entsprechenden Befehle sind ausgegeben

und anscheinend von den Engländern aufgefunden worden. Sie können mich nicht bloßstellen.

Am Freitag, den 20. Juni, nachmittags, erfuhr ich aus der „Times" vom 16. VI. die offizielle Zusammenstellung der deutschen Gegenvorschläge. In ihnen war die deutsche Flotte als Finanzobjekt hingestellt. Ich setzte am Abend einen Funkspruch an die deutsche Regierung auf, in dem ich um Ablösung der Offiziere vor Übergabe der Schiffe bat.

Dieser Funkspruch ging am 21. Juni mit erster Verkehrsgelegenheit an den englischen Admiral in Scapa Flow, Sir Fremantle, zur Beförderung.

Nach Absendung dieses Funkspruches trafen die englischen Zeitungen vom Dienstag, den 17. Juni, ein. In ihnen stand die offizielle Mitteilung über die Schlußantwort der Entente an die deutsche Regierung. Sie enthielt die Ablehnung, die internierte Flotte als Handelsobjekt zu nehmen, und verhielt sich überhaupt ablehnend gegen die deutschen Gegenvorschläge. In der „Times" stand auch, daß die deutsche Regierung fünf Tage nach Beantwortung ihrer Gegenvorschläge ihre endgültige Antwort geben müßte, und daß während der drei letzten Tage dieser fünftägigen Frist der Waffenstillstand automatisch abliefe. Da diese Antwort am 16. Juni erteilt war, so mußte ich hieraus schließen, daß, wenn am Sonnabend, den 21. Juni, der Friede nicht unterzeichnet würde, der Kriegszustand wiederhergestellt war. Bei der ablehnenden Haltung der Schlußnote der Entente und nach den Reden der Regierungsvertreter in der deutschen Nationalversammlung und der Haltung der deutschen Presse war ich berechtigt, anzunehmen, daß der Friede nicht unterzeichnet und damit der Kriegszustand am Sonnabend wiederhergestellt sein werde.

Ich bemerke hierzu, daß ich keinerlei Mitteilung, weder von der deutschen noch von der englischen Regierung, über die Waffenstillstandsabmachungen der Note vom 16. Juni, noch überhaupt über irgendwelche Absichten der deutschen Regierung erhalten habe. Meine einzige Nachrichtenquelle waren die englischen Zeitungen, die ich in der Regel vier Tage nach ihrem Erscheinen zugestellt erhielt.

In der Auffassung, daß der Kriegszustand wiederhergestellt sei, gab ich am Sonnabend, den 21. Juni, den Befehl zur Versenkung der internierten deutschen Flotte.

Ich habe erst am Nachmittag des 21. Juni an Bord des englischen Flaggschiffes „Revenge“ durch den Dolmetscher des Vizeadmirals Sir Fremantle erfahren, daß der Waffenstillstand bis Montag, den 23. Juni, verlängert worden sei. Nach meinem Dafürhalten kann demzufolge, von mir aus betrachtet, kein Bruch des Waffenstillstandes vorliegen. Der Vorgang ist nur dadurch möglich geworden, daß mir jede Regierungsnachricht fehlte über Waffenstillstands- und Friedensabmachungen.

Zur Versenkung war ich verpflichtet durch den im Anfang des Krieges gegebenen Befehl, daß kein deutsches Kriegsschiff in feindliche Hände fallen dürfe. Es handelt sich hier also nicht um eine Handlung aus eigener Initiative, wie in der Note des Herrn Ministerpräsidenten Clemenceau behauptet wurde, sondern lediglich um eine Handlung, zu der ich durch die obengenannte regierungsseitig gegebene Bestimmung, die nicht aufgehoben ist, als Offizier verpflichtet war. Die Versenkung stellt mithin meinerseits nur das Bestreben dar, so gut es ohne Nachrichten möglich war, meine Pflicht als Offizier meiner Regierung gegenüber zu erfüllen.

Mein Befehl zur Versenkung ist von allen Schiffen und T-Booten mit größter Hingabe ausgeführt worden. Die eigenen Verluste sind mir nicht genauer bekannt, als sie die englische Presse angegeben hat. Ich hebe besonders hervor, daß gegen die englischen Streitkräfte keine Waffenmittel angewandt worden sind, auch gar nicht wegen Mangels solcher angewandt werden konnten. Es ist auf englischer Seite demzufolge kein Mann verwundet oder getötet worden, es ist also kein Gewaltakt oder kriegerischer Akt gegen englische Seestreitkräfte verübt worden.

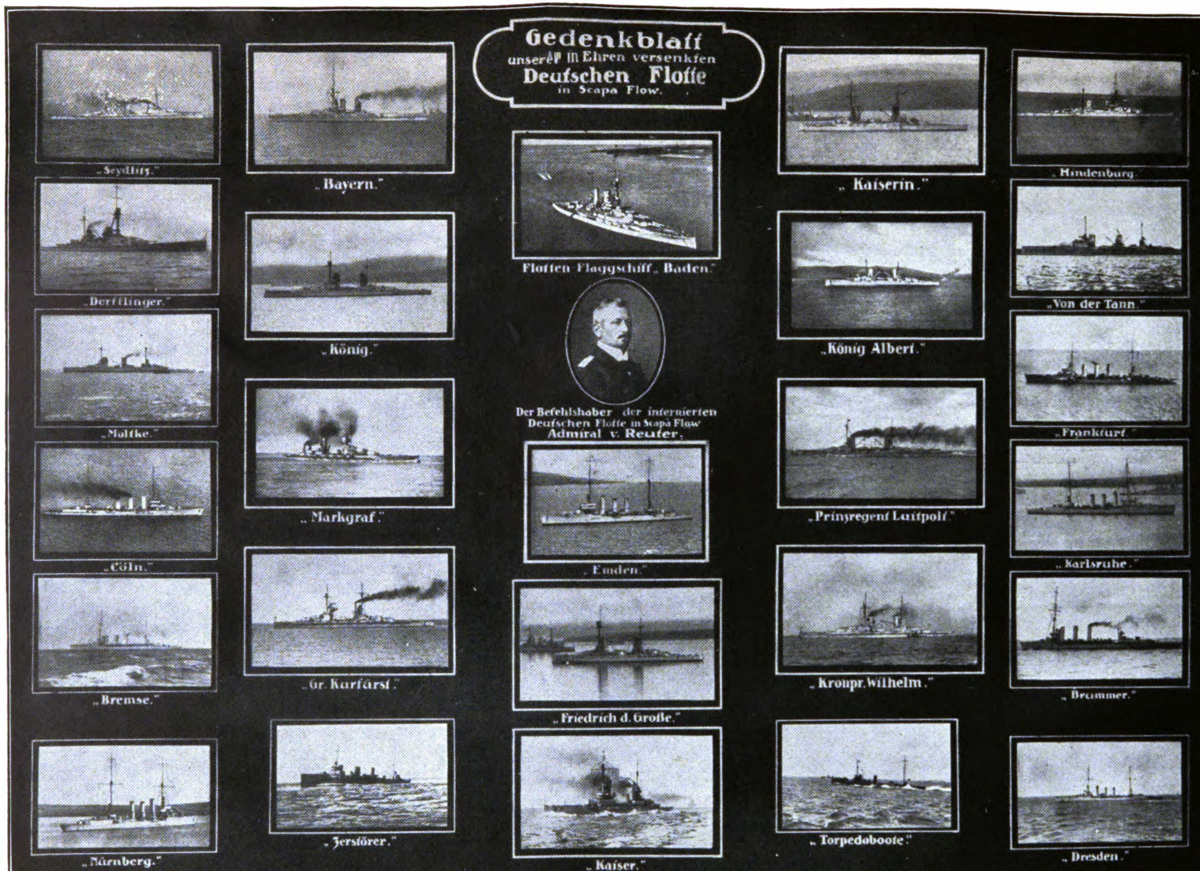
Für die Versenkung war es unerheblich, daß, wie es der Fall war, der größte Teil der englischen Bewachungsstreitkräfte in See gegangen war.

Ich weise ferner darauf hin, daß in den Waffenstillstandsbedingungen Nr. 31 nur enthalten ist, daß das Material usw. nur bis zur Aushändigung im Waffenstillstand nicht zerstört werden darf; was nach der Aushändigung mit den Schiffen nicht geschehen durfte, ist nicht gesagt. Infolge dieser Unterlassung ist eine Lücke geschaffen, die zur Versenkung an sich schon berechtigte, um so mehr, da es sich um deutsches Eigentum und nicht um fremdes handelte.

Besonders hervorheben möchte ich auch an dieser Stelle die prachtvolle Unterstützung, die mir seitens meines Chefs des Stabes, Fregattenkapitän Oldekop, und durch den Führer der Torpedoboote, Korvettenkapitän Cordes, zuteil geworden ist." —

Der Leutnant der Reserve Lobsien hat sich dieses Auftrages mit Geschick und Pünktlichkeit entledigt.

Mitte Juli ließ ich durch den Vertreter der Schweizer Gesandtschaft ein Schreiben an die deutsche Regierung abgehen, von dem nur der erste Absatz interessiert:



(Mit Genehmigung der Firma F. Finke, Wilhelmshaven)

„Ich bitte zu vermitteln, daß die Heimsendung der Besatzungen möglichst umgehend erfolgt, da der Rechtsgrund für eine Gefangennahme: Wiederausbruch des Krieges, sich nicht als zutreffend erwiesen hat. Für die Besatzungen ist daher nach wie vor nur die Internierung zuständig: zur Zeit wird die Internierung der Besatzungen ebenso gehandhabt wie Kriegsgefangenschaft."

Als ich mehrere Wochen vergeblich auf das Stichwort des Leutnants Lobsien, daß er der Admiralität den Bericht erstattet hätte, gewartet hatte, beschloß ich, direkt durch die Post den gleichen Bericht noch einmal an die Admiralität in Berlin zu senden. Mein Flaggleutnant, der mir während all der Monate in Donington Hall durch seine vortrefflichen Geistes- und Charaktereigenschaften und durch ein weit über seine Jahre hinaus reifes Urteil ein guter Helfer gewesen ist, besorgte diesen Bericht an seine Adresse.

Etwa Mitte Juli war ein englisches Funkentelegramm in Deutschland aufgefangen worden des Inhalts, daß die Angelegenheit von Scapa Flow nicht gerichtlich behandelt werden würde. Wir hatten es auch in der englischen Presse gelesen. Dieser Funkspruch mag die Regierung verleitet haben, keine Schritte — wenigstens keine uns sichtbaren — zur Klarlegung des Rechtes des Deutschen Reiches in der Versenkungsfrage und zu unserer Befreiung zu tun. Da die deutsche Regierung einschließlich der Admiralität an der Versenkung völlig unschuldig war, so hätte sie meine Auslieferung, um mich vor ihr Gericht zu stellen, verlangen müssen. Diese Unterlassung mag die Entente mit bewogen haben, die deutsche Regierung später der Teilnahme an der Versenkungshandlung zu beschuldigen. Die englische Admiralität hatte gleich nach meiner

Abfahrt vom Oswestrylager einzelne Offiziere und Mannschaften über die Versenkung vernehmen lassen. Sie beschränkten sich in ihren Aussagen darauf, daß sie nichts anderes getan hätten, als meinen Befehl ausgeführt. Mein Kriegsgerichtsrat, dem die verhörende Kommission ganz besonders auf den Zahn fühlte, erwiderte, als die Souveränitätsfrage des Internierungsverbandes aufgerollt wurde, schlagfertig, daß uns zwar befohlen worden wäre, die Kriegsflagge niederzuholen, doch wären uns die Kommandozeichen — Wimpel und Admiralsflagge — belassen worden, die für die Souveränität maßgebend seien. Dem pflichtete der dem Verhör beisitzende englische Seeoffizier mit ungefähr den Worten, die er zu dem vernehmenden richterlichen Beamten äußerte, bei: „Sehen Sie, das habe ich Ihnen gleich gesagt." — Ich selbst bin nie verhört worden. Ein Kriegsgericht hat nie stattgefunden: ein Beweis dafür, daß die englische Regierung mir und meiner Auffassung nichts anhaben konnte. Ein Kriegsgericht mußte zweifelsfrei die Schuld Englands aufdecken, daß der Internierungsverband von seinen Heimatbehörden so gut wie abgeschnitten und ihm nicht die Verlängerung des Waffenstillstandes mitgeteilt worden war. Wie weit die deutsche Regierung von der Stärke meiner Position Gebrauch gemacht hat, ist mir unbekannt geblieben.

— — — — — — — — — — — — — — — — — — — —

Am 24. Juni war der Frieden von Deutschland unterzeichnet worden. Der Abtransport aller deutschen Kriegsgefangenen aus den Ententestaaten sollte jedoch erst vor sich gehen, wenn drei Großmächte ratifiziert hatten. Nach der englischen Presse zu schließen, konnte das noch viele Monate dauern. Die englischen Zeitungen, soweit sie nicht unmittelbar zum Northcliff-

konzern gehörten, beschwerten sich, daß bei der schlechten englischen Finanzlage, die durchaus die Wahrnehmung jeder Möglichkeit zu Ersparnissen verlangte, noch Hunderttausende von Gefangenen in den englischen Lagern festgehalten würden. Ich verfolgte diese Nachrichten und gewann die Überzeugung, daß die englische Regierung aus Finanzrücksichten die Kriegsgefangenen gerne los sein würde — beileibe nicht aus humanitären Gründen! Sie hatte damals keine allzu feste Position, und Lloyd Georges Nerven schienen gelitten zu haben, wie aus seinem mehrfachen Urlaub und der Vertagung der Regelung der Ersparnisfrage hervorzugehen schien. Auf der einen Seite wurde die englische Regierung von der französischen und der eigenen Hetzpresse gedrängt, Deutschland in keiner Weise in der Kriegsgefangenenfrage entgegenzukommen, auf der anderen Seite wurde sie von der englischen Linkspresse bestürmt, ersparnishalber die Hunderttausende von Kriegsgefangenen nach Hause zu schicken. Ich beschloß daher, als Ältester der Kriegsgefangenen in England einen Vorstoß bei Lloyd George im Interesse der Kriegsgefangenen zu machen. In ihm legte ich dar, wie unbillig und unmenschlich es sei, die deutschen Kriegsgefangenen noch weiter zurückzuhalten, nachdem der Friede geschlossen sei. Ihre Repatriierung von der Ratifizierung dreier Großmächte abhängig zu machen, hieße, sie auf weite, unabsehbare Frist verschieben. Die Spannung unter den deutschen Kriegsgefangenen sei eine derartige, daß sie die weitere Ausdehnung der Kriegsgefangenschaft wohl nicht mehr allzu lange hinnehmen würden.

Die deutsche Regierung hatte, wie es die Friedensbedingungen erforderten, gleich nach Unterzeichnung des Friedens ein Mitglied für die Kommission zur Heimsendung

der Kriegsgefangenen ernannt. Da aber nun fast acht Wochen seit dieser Ernennung vergangen waren, ohne daß wir von der Tätigkeit dieses Mitgliedes irgendwelche Spuren wahrgenommen hatten, beschloß ich in dem Gefühl, daß die deutsche Regierung nach der Tat der Ernennung dieses Mitgliedes in voller Korrektheit, aber mit den Händen im Schoß warten würde, bis die Entente oder der Himmel geneigt sein würde, ihrerseits die Rücksendung der Kriegsgefangenen in die Hand zu nehmen, nunmehr meinerseits an die deutsche Regierung heranzutreten. — Die deutsche Presse schwieg.

Das kühle Verhalten der deutschen Regierung in der Repatriierungsfrage war anscheinend nicht nur uns Kriegsgefangenen aufgefallen, denn der englische Lagerkommandant, der zu dieser Zeit — etwa Mitte August — aus dem Kriegsamt ins Lager zurückgekehrt war, teilte uns sein Gespräch mit diesem mit: das Kriegsamt sei der Meinung, daß das Zurückbehalten der Gefangenen nur an der deutschen Regierung läge. Diese nähme kein Interesse an der Repatriierung; das englische Kriegsamt selbst würde die deutschen Kriegsgefangenen gerne los sein. Diese Nachricht brachte ich in die Form eines Telegramms an die deutsche Regierung. Ehe ich es jedoch absandte, schickte ich es brieflich durch die Lagerpost an die deutsche Presse zur Veröffentlichung, denn ohne diese Vorsicht wäre das Telegramm wohl spurlos in irgendeinem Regierungsaktenschrank verschwunden. Erst nach Aufnahme in der Presse wurde das Telegramm an die deutsche Regierung aufgesetzt; ein englischer General, der zufällig im Lager weilte, kleidete es noch in gutes Englisch, damit es schneller die englische Zensur passierte! Es passierte sie auffallend schnell, die deutsche Regierung biß an: sie fühlte sich verletzt und begann sich zu regen und zu vertei-

digen. Damit allein war uns aber nicht gedient. Im Lager bildete sich nun unter dem Hauptmann Gillmann eine Kommission, die mit vielem Geschick, Takt und Energie in der deutschen Presse Propaganda für unsere Heimsendung machte. Jeder Insasse des Lagers mußte zwei Briefe an die Presse seines Heimatortes und an den Reichstagsabgeordneten seines Wahlkreises senden, in denen er sich bitter darüber beklagte, daß die Regierung und die Presse nichts für die Heimsendung der Kriegsgefangenen übrig hätten. Andere Lager wurden zu gleicher Tätigkeit aufgefordert, zum Teil waren sie auch schon von selbst auf die gleichen Wege gekommen. So ergoß sich eine Flut von Beschwerden über Regierung und deutsche Presse und entfachte den Sturm im deutschen Blätterwald. Er hat dann vielleicht mitgewirkt, Lloyd George zu veranlassen, entgegen der französischen und eigenen Hetzpresse die Freigabe der Kriegsgefangenen zu gewähren. Der Abtransport der Kameraden aus Donington Hall verzögerte sich durch den in England ausgebrochenen Verkehrsstreik noch um mehrere Wochen. Erst Ende Oktober schieden wir voneinander. Somit dürften sich die deutschen Kriegsgefangenen nach bewährter Münchhausenmethode am eigenen Zopf aus der Gefangenschaft herausgezogen haben. Nur wir vom Internierungsverband Scapa Flow hatten noch auf unbestimmte Zeit englische Gastfreundschaft über uns ergehen zu lassen.

Einem Seeoffizier wurde das nötige schriftliche Material über die Versenkung, wie es in dem vorerwähnten Schreiben vom 15. Juli zusammengestellt war, nochmals mitgegeben, desgleichen wurde er über die Methoden, wie die englische Regierung durch die deutsche Presse beeinflußt werden könnte, unterrichtet mit dem Auftrag, sie der Admiralität zu übermitteln und

dafür zu wirken, daß davon auch wirklich Gebrauch gemacht würde. Dies schien mir um so notwendiger, als Anfang September das Gespenst einer Entschädigung für die versenkte Flotte in englischen und französischen Zeitungen aufgetaucht war.

Gegen unsere Ausschließung von der Heimsendung legte ich beim englischen Ministerpräsidenten Protest ein. Er lautet:

23. Oktober 1919.

„Herr Ministerpräsident!

Ich erfahre soeben, daß ich, Kapitänleutnant Wernig und Oberleutnant zur See Schilling sowie sechs Mannschaften der deutschen, seinerzeit in Scapa Flow internierten Flotte von dem allgemeinen Abtransport der Kriegsgefangenen des Lagers Donington Hall nach Deutschland ausgeschlossen worden sind. Ich schließe aus dieser Tatsache, daß ein gleiches Verfahren auch mit den übrigen Offizieren und Mannschaften der internierten Flotte geübt werden wird. Dies würde bedeuten einen Bruch der von der englischen Regierung gegebenen Zusage, die deutschen Kriegsgefangenen schon vor dem Inkrafttreten des Friedensvertrages zu repatriieren. Ich lege gegen diese Ausnahmebehandlung, die der Rechtsgrundlage, der Billigkeit und Menschlichkeit entbehren würde, Protest ein.

Ich begründe den Protest wie folgt:

1. Wie die Vertreter der Entente laut Pressenachrichten selbst zugegeben haben, war die Internierung der deutschen Flotte an sich ein Fehler. Dieser Fehler kann weder mir noch meinen Offizieren und Mannschaften zum Vorwurf gemacht werden, noch ist es billig, für diesen Fehler uns büßen zu lassen.

2. Die englische Regierung hatte mich in Scapa Flow trotz meines Protestes derartig von meiner Regierung abgeschlossen,

daß ich schriftliche Nachrichten erst nach zirka drei Wochen und Funksprüche erst nach mehrtägiger Verzögerung, sofern die englische Zensur sie überhaupt durchlassen wollte, erhielt. Die englische Regierung hätte wohl loyalerweise unter diesen Umständen mich über den Gang der Friedensverhandlungen, insbesondere soweit sie die Kündigung und Ablauf des Waffenstillstandes betrafen, auf dem laufenden halten müssen.

Mir ist vorgeschrieben, daß ich als Seebefehlshaber verpflichtet bin, wenn mir Nachrichten von der eigenen Regierung nicht zugehen oder zugehen können, in Fällen von Not und Gefahr und des Krieges selbständig zu handeln, wie es der Nutzen des Staates und die Ehre der Marine verlangen. Ich hatte weder von der englischen noch von der eigenen Regierung Nachricht über den Stand der Friedensverhandlungen, noch konnte ich solche von letzterer in kürzester Frist, wie es der dauernde Wechsel der Lage erforderte, erwarten. Damit trat für mich die Vorschrift, selbständig handeln zu müssen, in Kraft.

Als Nachrichtenquelle standen nur die mir gelieferten englischen Zeitungen zur Verfügung. Ihre Nachrichten wurden mir jedoch erst dadurch wertvoll, daß sie in den für mich kritisch gewordenen Tagen des 20. und 21. Juni solche offiziellen Charakters enthielten. Sie bezogen sich auf die deutschen Gegenvorschläge zum Friedensvertrag und auf deren Ablehnung durch die Entente. Infolge der somit durch die englische Presse erhaltenen Kenntnis und der Ablehnung der deutschen Gegenvorschläge konnte ich sicher damit rechnen, daß am 21. Juni der Krieg ausgebrochen sei; hatte doch der deutsche Ministerpräsident seinerzeit in der Nationalversammlung erklärt, daß ihm eher die Hand verdorren, als daß er diesen Friedensvertrag unterzeichnen würde; auch konnte ich als Offizier nicht an-

nehmen, daß ein derartiger Friede unterzeichnet werden würde. Gefahr und Krieg lagen jetzt vor; sie mußten mich als Offizier und Mann von Ehre veranlassen, unter allen Umständen meiner Vorschrift entsprechend nunmehr selbständig, nach bestem Wissen und Gewissen zu handeln. Ich glaube nicht, daß ein englischer Seebefehlshaber andere Vorschriften gehabt und anders als ich gehandelt hätte.

3. Mit dem Kriegszustand trat eine weitere Vorschrift für mich in Kraft: „Außer Gefecht gesetzte Schiffe dürfen nicht in Feindes Hand fallen." Die mir unterstellten Schiffe waren kampfunfähig; es blieb mir daher nur übrig, sie zu versenken. Das habe ich getan. Es war für meinen Entschluß gleichgültig, ob der größere Teil der englischen Überwachungsstreitkräfte in See gegangen war oder nicht. Ich bin überzeugt, daß englische Seebefehlshaber die gleiche Vorschrift haben und ebenso wie ich gehandelt hätten.

4. Meine Annahme, daß der Krieg am 21. Juni wieder ausgebrochen sei, ist unter Zugrundelegung und gewissenhafter Prüfung der erwähnten englischen Zeitungsnachrichten gebildet. Wenn sie sich später auch als irrtümlich herausgestellt hat, weil die erwähnten Zeitungen die zweitägige Verlängerung des Waffenstillstandes nicht enthielten, so habe ich jedenfalls die Schiffe in der besten Überzeugung, daß wieder Krieg sei, versenkt. Kenntnis vom verlängerten Waffenstillstand erhielt ich erst am 21. Juni abends an Bord H. M. S. „Revenge". Es kann mir niemals ein absichtlicher oder schuldhafter Bruch des Waffenstillstandes vorgeworfen werden. Da man uns trotzdem englischerseits zu Kriegsgefangenen erklärt hat, ist man anscheinend meiner Auffassung vom Wiederausbruch des Krieges gefolgt. Wir haben uns hiermit abfinden müssen. Es wäre aber nunmehr un-

billig, wenn man uns die Wohltat der eingeleiteten Heimsendung vorenthielte und uns schlechter stellte als die Kriegsgefangenen.

5. Den Ausführungen von 1. bis 4. entsprechend ist es zu verstehen, daß wir nun, wo wir uns vom Heimtransport zurückgestellt sehen, in dem Gefühl bestärkt werden, daß wir, die wir nur die uns auferlegte Pflicht erfüllt haben, nicht von Recht und Billigkeit und nicht nach Kriegsgebrauch behandelt werden, sondern lediglich einer Art Rachegefühl zum Opfer dienen sollen. Ich nehme nicht an, daß dies die Absicht der englischen Regierung ist.

Ich ersuche daher, die jetzt durch Zurückhaltung vom Heimattransport gegen uns eingeleitete Ausnahme aufzuheben und die Repatriierung von mir, den Offizieren und Mannschaften der in Scapa Flow seinerzeit internierten deutschen Schiffe anzuordnen.“ —

Die Entente war mittlerweile tatsächlich mit Ersatzforderungen für die in Scapa Flow versenkten deutschen Schiffe an die deutsche Regierung herangetreten. Ich hatte sicher erwartet, daß die deutsche Regierung in diesem Falle nichts unversucht lassen würde, mich vor ein deutsches, internationales oder englisches Kriegsgericht stellen und dadurch die Versenkungshandlung unparteiisch aufklären zu lassen. Daß das gute Recht auf meiner Seite stand, wußte sie, und ich hätte auch den Nachweis liefern können, daß ich ohne jede Einwirkung deutscher Behörden die deutschen Schiffe versenkt hatte! Ich habe nicht verstanden, warum die deutsche Regierung in der Ersatzfrage nicht energischer die deutsche Presse mobil gemacht hat; auf die Ausnutzung der Presse hatte ich besonders aufmerksam machen lassen. Es lag England sicherlich nicht viel an der Auslieferung des übriggebliebenen deutschen Kriegsschiffmaterials, wodurch die mit dem 21. Juni für England glücklich erledigte Vertei-

lungsfrage wieder heraufbeschworen werden mußte. Auch die übrigen Ententestaaten durch Zuweisen von deutschem Hafenmaterial in ihrer Konkurrenzfähigkeit England gegenüber besonders zu stärken, lag so gar nicht im englischen Interesse. Die deutsche Presse hat eine dankbare Aufgabe vor sich; mangelhaft geleitete und nicht einheitlich in der Stimmung, hat sie in der Entschädigungsfrage mit bescheidenem Erfolg sich zufrieden geben müssen. Jedenfalls lehne ich energisch ab, daß mir die Schuld an der nachträglichen Auslieferung des deutschen Hafenmaterials an die Entente zugeschrieben wird. Die zu Hunderten in Deutschland seit Herbst 1918 herumreisenden Ententekommissionen werden wohl festgestellt haben, daß wir noch vieles hatten, was uns zum Vorteil der Entente abgenommen werden konnte. Um diesen Raub zu verdecken, wurde er in die Form einer Strafe gewandelt, für die „Scapa Flow" zufällig eine geeignetere Begründung zu bieten schien, als einer der Deutschland vorgeworfenen Rückstände bei Erfüllung des Versailler Friedens.

Zur Zeit dieser Verhandlungen habe ich der englischen Regierung das Unbeteiligtsein der deutschen Regierung an der Versenkung durch folgendes Schreiben versichert:

12. Dezember 1919.

„An den Herrn Ministerpräsidenten von Großbritannien und Irland.

1. Ich habe weder von der deutschen Regierung noch von einem Vertreter derselben irgendeine Anweisung zur Versenkung der deutschen Schiffe erhalten.

2. Der in der englischen Presse veröffentlichte Brief des deutschen Kontreadmirals von Trotha konnte weder seinem

Wortlaute noch seinem Sinne nach irgendeinen Einfluß auf meine Handlungsweise ausüben."

Abschrift hiervon ist der deutschen Regierung übermittelt worden.

— — — — — — — — — — — — — — — — — — — —

Zum Festtag wurde mir Ende November die Wiedervereinigung mit meinem Chef des Stabes und den Offizieren sowie einem Teil der Besatzungen des Internierungsverbandes. Zweieinhalb Monat haben wir noch einträchtiglich in Donington Hall zugebracht, und ich habe noch einmal in vollen Zügen den Zauber genossen, den ein in sich geschlossenes, durch gemeinsame Taten verbundenes Offizierkorps in seinem Geist, in seinem Kameradschaftsgefühl und in seiner ungeschwächten Begeisterung für seinen Beruf gewährt. Das Offizierkorps der Marine ist mir dabei als die letzte und edelste Blüte erschienen, die der so verschrieene und doch so überaus segensreiche Militarismus der Hohenzollern getrieben hat.

In den letzten Januartagen schlug uns die Stunde der Befreiung. Am 29., kurz nach Mitternacht, öffneten sich die Gefängnistore von Donington Hall. Ein Sonderzug brachte uns nach Hull. Dort lag der deutsche Dampfer, der uns aufnehmen und nach Wilhelmshaven bringen sollte. — Schroff und unvermittelt war der Übergang, der aus dem siegreichen England, dem Staat, wo Vaterlandsliebe, Ordnung, Sauberkeit herrschten, und wo Achtung der Stände untereinander selbstverständlich war, hinüberführte nach dem besiegten Deutschland. Schon der Dampfer bot ein Abbild von den Deutschland beherrschenden niedrigen Gewalten. Doch es ging der Heimat entgegen. Am 29. Januar abends wurde Anker gelichtet und Hull verlassen. Nach einer Reise von $1^1/_2$ Tagen steuerten wir

am 31. Januar beim Morgengrauen in die Jade ein. Noch einmal, für die meisten von uns wohl zum letztenmal, hatte sich die Nordsee in ihrer ganzen herben Schönheit gezeigt. Himmel und See grau und hart, diesig die Kimm: wie unsere Zukunft! — Eine lange Dünung warf unseren Dampfer heftig hin und her. In der Jade salutierte uns die eiserne Flottille, ein erster schöner Gruß! Mittags liefen wir unter den Klängen des Flaggenliedes in die Schleuse von Wilhelmshaven ein. Der Chef der Admiralität, das Offizierkorps der Station, Kriegervereine, Truppenabordnungen und die Bevölkerung der Städte Wilhelmshaven und Rüstringen boten uns ein freundliches Willkommen.

Der Tag der Heimkehr brachte die Trennung von all den lieben Kameraden, mit denen lange Monate Leid und Freud geteilt worden waren. „Zerstoben ist das freundliche Gedränge ...“ Für viele begann der Kampf ums Dasein: um einen neuen Beruf. Nur wenigen ist es beschieden worden, ihrem Lande in der Reichsmarine weiter zu dienen. Sie wissen, daß die Versenkung der Flotte nur den einen Teil ihrer Pflicht darstellte. Der andere, größere: ihr Wiederaufbau, liegt noch vor ihnen. Ob es ihnen beschieden sein wird, das erste Frühlingswehen der dritten deutschen Flotte zu erleben, wer kann das heute sagen? Doch ist ihre Pflicht erfüllt, wenn sie dazu beitrugen, den hohen Geist der zweiten deutschen Flotte zu erhalten, jener herrlichen, jugendstarken Flotte, die vor dem Skagerrak das Jahrhunderte alte Wort: „Britannia rules the waves“ zur Lüge machte.

Unbesiegt ist sie im Hafen von Scapa Flow in ihr selbst gewähltes Grab gesunken.

Gott schütze die dritte deutsche Flotte!

Anhang

I. Bericht des Führers der Torpedoboote über die Versenkung

Von Korv.-Kapt. Hermann Cordes

Heute, Sonnabend, den 21. Juni 1919, mittags, läuft der Waffenstillstand ab!

Wir sind durch die Beschlagnahme der funkentelegraphischen Apparate von der Heimat und der Regierung abgeschnitten. Jede Stunde kann eine Änderung, einen folgenschweren Umschwung der Lage bringen, über den wir nichts erfahren.

Die Engländer halten uns geflissentlich im unklaren.

Der deutsche Admiral ist auf die englischen Zeitungen angewiesen, deren Nachrichten mindestens vier Tage alt sind.

Führende deutsche Staatsmänner, Reichspräsident und Ministerpräsident haben emphatisch erklärt, die Unterzeichnung des Friedens von Versailles sei unmöglich!

Dem englischen Chef des uns bewachenden britischen Geschwaders, Vize-Admiral Fremantle, muß die Verlängerung der Zeichnungsfrist bekannt gewesen sein! Anstand und Ehrlichkeit schrieben ihm vor, den Deutschen von der erfolgten Waffenstillstandsverlängerung Kenntnis zu geben.

Er tat es nicht! Ob auf Anweisung seiner Regierung oder nicht, sei dahingestellt.

Wir wurden im Dunklen gehalten!

Das englische Geschwader geht zu unserem Erstaunen mit sämtlichen Zerstörern zu Übungen in See, verläßt die Bucht und überläßt unsere Bewachung zwei Wachzerstörern und den üblichen Driftern!

Harmlosigkeit oder Tücke?

Vereinigung mit anderen Verbänden? Einlaufen in Gefechtsformation und Besetzung durch längsseit geschickte Zerstörer unter Deckung schwerer Schiffsgeschütze?

Oder absichtliche Entfernung, um uns in Sicherheit zu wiegen, uns zu zeigen: die Stunde ist nicht kritisch, keinerlei bedeutungsvolle Entscheidungen stehen bevor?

Wir wissen es nicht, obwohl nach Aussage eines englischen Unteroffiziers von „Royal Sovereign" (wie wir nach unserer Gefangennahme erfuhren) die Absicht bestanden haben soll, sich am Montag, den 23. Juni, der Schiffe und Torpedoboote mit Gewalt zu bemächtigen!

Mutmaßungen und Betrachtungen dieser Art wurden jäh unterbrochen.

11 Uhr 20 Minuten vormittags kommt von „Emden" das Signal:

„Sofort versenken!"

Die Würfel sind gefallen!

Die Nachbargruppen erhalten Winkspruch — Ankündigungsbefehl: „Klar zum Versenken", und nach gemessener Zeit, in der die Ab- und Weitergabe sichergestellt erscheint, kommt das verabredete Ausführungssignal:

„Stander Z vor — Versenken!"

Soweit von unserem Standort festzustellen, gehen auf allen Torpedobooten neue Kriegsflaggen und untadelige Kommandozeichen hoch!

Auch die schwierige Übermittlung an die durch vorspringendes Land der Beobachtung entzogene VI. Flottille ist gelungen.

Die Ventilschlüssel der geöffneten Bodenventile und die Eintrittsschieber der Kondensatoren fliegen über Bord; das

mit Macht eindringende Wasser gurgelt und rauscht, bald sind in allen Räumen die Flurplatten überspült.

Die Boote krängen! Die geöffneten Seitenfenster nähern sich ruckweise der Wasseroberfläche. Das Wasser stürzt gierig hinein!

Hier stellt sich ein Boot auf und nieder. Ein zweites legt sich unter Splittern und Krachen im Kentern auf den Nachbar. Ein drittes und viertes geht auf ebenem Kiel unter!

In der offenen Scapa-Bucht kentern und sinken die Schiffe.

„Friedrich der Große“, der viel gutzumachen hat, als erster fast zu schnell!

Ein „Zurück“ ist — selbst wenn wir es wollten — nicht mehr möglich!

Die Besatzungen treten auf sinkendem Schiff an, bringen drei Hurras auf das deutsche Vaterland und ihr dem Opfertod geweihtes Boot aus und besteigen in Ruhe und Ordnung mit dem erlaubten, seit Tagen klar gestellten Gepäck die Kutter, um befehlsgemäß an Land zu rudern, sich dort gesammelt niederzusetzen und den weiteren Verlauf der Dinge abzuwarten.

Der erlassene Befehl, sich beim Anhalten durch englische Wachfahrzeuge oder durch Posten an Land ohne jeden aktiven oder passiven Widerstand, ohne irgendeine als Fluchtversuch oder als Angriff zu deutende Bewegung zu ergeben, nötigenfalls auch weiße Flaggen zu zeigen, wird überall aufs genaueste befolgt.

Gleichwohl wird von den von allen Seiten in höchster Eile herandampfenden Driftern, den in Ruhe längsseit der Mutterschiffe „Sandhurst“ und „Victorious“ liegenden und in panikartiger Hast ablegenden bewaffneten Fischdampfern, von Schleppern und Hilfsfahrzeugen und von den beiden Wachzerstörern „Vesper“ und „Vega“, deren Kommandanten in schäumender Wut von ihren Bojen loswerfen und kopflos

dazwischenbrausen, mit Gewehren, Pistolen und Maschinengewehren auf die wehr- und waffenlosen deutschen Rettungsboote ein jedem Völkerrecht und jeder Menschlichkeit hohnsprechendes Feuer eröffnet!

Die englischen Seeleute gebärden sich wie toll. Matrosen, Heizer, Offiziere und Zivilpersonal schreien und brüllen durcheinander.

Von einer Leitung ist nicht die Rede. Sie schießen wild in die Gegend, stellen ein Rettungsboot, lassen im nächsten Augenblick wieder von ihm ab, um von einem in der Nähe untergehenden Boot in letzter Minute die deutsche Kriegsflagge niederzuholen und unter die Füße zu trampeln, um wahllos aus Kammern und den unteren Decks „Souvenirs“ zu erraffen, zu stehlen und Beute zu machen.

Sie halten durch gezieltes Gewehrfeuer ein zweites und drittes Ruderboot mit Deutschen an, setzen rücksichtslos das Schießen auf die über Bord springenden und im Wasser mit dem Tode ringenden wehr- und hilflosen Leute fort und überlassen die Getroffenen ihrem Schicksal, um auf ein anderes halb untergegangenes Torpedoboot zu stürzen, zu versuchen, die Bojenketten zu schlippen oder zu sprengen und es auf flaches Wasser an den steinigen Strand zu drücken.

Dazwischen heulen die Dampfpfeifen der Drifter in Morsezeichen: „German ships are sinking.“

Das einzige, was man aus der Schießerei, dem wüsten Geschrei und den wutschnaubenden Gestikulationen entnehmen kann, ist der Befehl: „Sofort auf eure Schiffe zurück! — Stoppt das Sinken oder fahrt zur Hölle!“

Einzelne Besatzungen werden unter dem Druck der Waffen zur Rückkehr auf ihre Schiffe gezwungen. Rettungsboote und

angelegte Schwimmwesten werden fortgenommen, und die Besatzungen werden, auf die Erklärung, kein Mittel zu besitzen, das Versenken rückgängig zu machen, unter aus nächster Nähe angeschlagenen Gewehren mit dem Zuruf an Bord der sinkenden Boote zurückgelassen:

„Than you shall die on board."

Der auf die wahrscheinlich abgegebene Funkspruchmeldung über das, was vor sich geht, mit höchster Fahrt aus See einlaufende Flottillenchef Captain Mac'Cean legt mit seinem Zerstörer „Spenser" längsseit von „S 132" an, befiehlt den deutschen Chef, Kapitänleutnant Oskar Wehr, zu sich an Bord, eröffnet ihm, daß jeder deutsche Offizier, dessen Boot sinkt, auf dem Fleck erschossen wird, gibt dementsprechende ernstgemeinte und nicht mißzuverstehende Befehle an seine Offiziere und läßt ihn und alle übrigen Offiziere dieser Gruppe auf die Back von „S 132" stellen, ihnen gegenüber eine Abteilung „Royal Marines" mit geladenen Gewehren.

Ein englischer Zivilist setzt dem Leutnant zur See Lampe, als dieser von seinen Leuten getrennt wird und ihnen etwas zurufen will, die Pistole an die Stirn und drückt ab. Der Lauf gleitet ab, die Kugel streift seine Schläfe.

Der Kutter von „V 126", mit dem Leutnant zur See Zaeschmar als Führer, wird von zwei englischen Matrosen, die auf „V 45" geklettert waren, und von einem nahebei befindlichen Drifter mit Gewehren beschossen und getroffen. Trotz sofortigen Anhaltens und trotz des Zurufs der Ergebung wird weitergeschossen.

Hierbei wird der Torpedomaschinist Markgraf durch Kopfschuß, der Obermaschinistenmaat Beike durch Brustschuß getötet, der Obermaschinistenmaat Pankrath so schwer verwundet,

daß er am gleichen Tage stirbt; drei weitere Unteroffiziere und zwei Heizer werden verwundet.

Dem Oberleutnant zur See Karl Hoffmann wird nach erzwungener Rückkehr an Bord seines Bootes die Pistole auf die Brust gesetzt, er soll das Sinken verhindern; Teile seiner Besatzung werden mit vorgehaltenen Pistolen in die überfluteten Maschinenräume und Munitionskammern gepreßt, um Gegenmaßnahmen zu treffen oder zu ertrinken.

Die drei Kutter der Gruppe des Leutnants zur See Klüber werden von dem englischen Zerstörer „F 09“, der alle Waffen einschließlich der Wasserbomben besetzt und gerichtet hat, gestellt und von englischen Offizieren von der Kommandobrücke herab durch Pistolenschüsse aus nächster Nähe zur Umkehr gezwungen.

Der dazukommende Zerstörer „F 15“ schießt ebenfalls, begleitet das Überbordspringen der Mannschaft, nachdem eine auf 150 m abgegebene Vollsalve einen Kutter getroffen hat, mit brüllendem Hurrageschrei und setzt das Feuer unter Beteiligung einer Motorbarkaß auf die zum Teil bereits verwundeten Schwimmer, die laut um Hilfe schreien, bis auf 50 m Entfernung fort.

Ein Heizer wird durch Bauchschuß schwer, der Torpedomaschinist Peil durch Beinschuß, ein anderer Heizer durch Handschuß weniger schwer verwundet.

Den Getroffenen wird keinerlei Hilfe durch die Engländer zuteil! Sie sollen ersaufen, verrecken!

Die Besatzungen der Boote im Nordausgang des Suttersunds sammeln zunächst am Strand der Insel Fasa, die der III. und VI. Flottille an Bord der „Sandhurst“ und „Victorious“, nachdem die Engländer das Gemetzel aufgegeben

hatten. Sie stellten sich hier dem englischen Admiral, dem die Drifter und Hilfsfahrzeuge unterstanden, zur Verfügung, einem Seeoffizier vom alten Schlage, über dessen anständige und menschliche Haltung Kapitänleutnant Steiner von der III. Flottille berichtet. Da nirgends Widerstand geleistet wurde — wir waren waffen- und wehrlos, da jeder Fluchtversuch als zwecklos unterblieb und alle Befehle, soweit sie irgendwie zu befolgen waren, ausgeführt wurden —, kann das Verfahren der Engländer nicht anders als vorbedachter, bestialischer Mord bezeichnet werden.

Es ist unsinnig, zu behaupten, sie wären zum Waffengebrauch berechtigt gewesen, weil wir, die wir nur gehorsam gewesen waren, eine Kriegshandlung begangen hatten.

Wir haben keinen Kampf begonnen! Wir haben den Waffenstillstand nicht gebrochen!

Wir haben über unser deutsches Eigentum verfügt, wie es dem Admiral von Reuter nach der politischen Gesamtlage als Befehlshaber eines ihm anvertrauten militärischen Verbandes erforderlich schien, der nach allgemein gültigen Kriegsregeln nicht in die Hand des Feindes fallen durfte.

Von den Torpedobooten sind:

An ihrer Boje auf tiefem Wasser gesunken	32 Boote
Auf flachem Wasser gesunken, Teile des Bootes über Wasser	14 „
Schicksal fraglich, jedoch wichtige Räume voll Wasser	2 „
Geborgen, jedoch auch Wasserschäden	2 „

An Verlusten sind zu beklagen: 4 Tote, 8 Verwundete, sämtlich von der VI. Flottille.

II. Mitteilungen über die Seelsorge in Scapa Flow

Von Marinepfarrer Ronneberger

Wechselnd wie das Wetter bei den Shettlandsinseln zwischen Regen und Sonnenschein hat sich meine fast fünfmonatige Amtszeit als Pfarrer der internierten Flotte abgespielt. Eine eigenartige Tätigkeit war es, reich an Überraschungen und Außergewöhnlichem, aber auch nicht ohne Nutzen für Amt und Person. Was Scapa Flow für uns Internierte gewesen, das kann nur der voll und ganz verstehen, der selbst monatelang Tag für Tag auf seinem Schiff so und so viele Schritte vorwärts und die gleiche Anzahl rückwärts hin und her gependelt ist, der monatelang keinen persönlichen Verkehr von Schiff zu Schiff gehabt hat, obwohl die Schiffe in Rufweite beieinander lagen und ohnmächtig an ihren Ketten rüttelten. Immer dieselbe trostlose Umgebung: Felsen, Steine, Berge ohne Baum und Strauch. Das Land so verlockend nahe, und doch keine Möglichkeit, hinzukommen. Keine Bewegungsfreiheit, immer dieselben Menschen mit denselben Leiden und Kümmernissen, und zwischen ihnen noch so und so viele psychisch erkrankte Männer, die in den Novembertagen der Revolution auf englische Verbrüderung gebaut hatten. Und nun welche Enttäuschung! Nichts von internationaler Vereinigung! Gefangen und verachtet! Und obendrein noch nach dem Muster der Heimat Soldatenratswesen, das Spannung und Zersplitterung säte, während doch bewußtes Zusammenhalten am Platze gewesen wäre. In diese Atmosphäre kam ich sozusagen als ausgleichendes Moment. Nicht mit Freuden begrüßt, sondern mit Mißtrauen empfangen. Denn was war es anders, wenn noch vor meiner Ankunft der Oberste Soldatenrat der internierten

Flotte ein Rundschreiben an alle Schiffe erließ, in dem er auf die Gefährlichkeit der Anwesenheit eines Pfarrers hinwies und Stimmung gegen meine Person machte. Und warum? Weil ich während des Krieges die Herausgabe der Kriegszeitung „Auf Vorposten“ im nationalen Sinne geleitet hatte. „Marinepfarrer Ronneberger war Herausgeber der Zeitung ‚Auf Vorposten‘“, so steht's in dem Rundschreiben an alle Besatzungen. Der Mann ist politisch verdächtig. Also Vorsicht! Und nun legt der Oberste Soldatenrat die Richtlinien fest, unter denen meine Arbeit geschehen sollte. „Seine Tätigkeit erstreckt sich nur auf rein kirchliche und Unterrichtstätigkeit. Politisieren ist ihm von uns untersagt. Der Soldatenrat übt in dieser Beziehung scharfe Kontrolle aus und ist berechtigt, bei Nichteinhaltung unseres Verbotes ihm das Wort zu entziehen oder — vorsichtigerweise hatte man sich ein Hintertürchen offen gelassen — sonstige Gegenmaßregeln zu treffen. Beteiligung am Gottesdienst oder an Vorträgen usw. nur freiwillig.“

Das war die Begrüßung, mit der ich mein Amt antrat. Meine Anwesenheit wurde durch Tagesbefehl den Schiffen bekanntgegeben, die ihre Wünsche nach Gottesdienst unmittelbar an mich gelangen lassen sollten. Aber in den ersten vierzehn Tagen hatte ich Ruhe. Kein Schiff äußerte den Wunsch nach irgendeiner gottesdienstlichen Handlung, und erst allmählich, nachdem das Mißtrauen überwunden, machte sich das Verlangen danach geltend, mit der Zeit sich so steigernd, daß beispielsweise in der Osterwoche 20 Gottesdienste angemeldet wurden und durch Tagesbefehl schließlich bekanntgegeben werden mußte, weitere Anmeldungen einzustellen. Von 26 Linienschiffen und Kreuzern haben 22 Gottesdienst gehabt. Vier Schiffe verzichteten auf mein Kommen. Insgesamt

wurden in vier Monaten 52 Gottesdienste, 25 Vorträge und etwa 30 Unterrichtsstunden abgehalten. Die Beteiligung am Gottesdienst war stets freiwillig und betrug durchschnittlich 75 Prozent, auf einzelnen Schiffen, namentlich auf den Torpedobooten, stieg sie bis auf 95 Prozent. Hinsichtlich der äußeren Form galt es, sich den Verhältnissen anzupassen. Sehr unangenehm war das Fehlen jeglicher Musikbegleitung; daher mußte, wo es nicht zur Bildung eines Männerchores kam, Bandonion, Ziehharmonika oder Violine die Begleitung übernehmen. An den Gottesdienst schloß sich für gewöhnlich eine Art Sprechstunde an, in der Auskünfte in Berufs-, Versorgungs- und Familienangelegenheiten erteilt wurden.

An sonstigen Kasualien kamen nur Beerdigungen in Betracht, wozu ich dreimal auf Ersuchen des englischen Befehlshabers herangezogen wurde. In zwei Fällen, die vor meiner Ankunft lagen, hatte der englische Marinepfarrer die Feier am Grabe abgehalten. Nach meiner Ankunft wurde ich damit beauftragt und ich erhielt dazu die Erlaubnis, Land zu betreten. So wurden die Kameraden auf dem Marinefriedhof in Linnes of Hoy, obwohl in fremder Erde, dennoch auf deutsche Weise zur letzten Ruhe gebracht. Außer meiner Person ist keinem Deutschen, weder Offizier noch Matrosen, die Teilnahme gestattet worden. Auch einer von den liebenswürdigen Zügen, die das englische Bewachungskommando uns gegenüber an der Tag legte! Mutterseelenallein habe ich den Heimgegangenen die letzten Ehren erwiesen. Da sich bei meiner letzten Anwesenheit auf dem Friedhof herausstellte, daß die deutschen Gräber ohne jegliche Pflege geblieben waren, so wurde den Besatzungen der Gedanke nahegelegt, für eine würdige Schmückung der Gräber Sorge zu tragen.

Eine Sammlung, die auf allen Schiffen in die Wege geleitet wurde, erbrachte ein Ergebnis von 1500 Mark, wofür ich nach meiner Rückkehr in die Heimat ein Grabmal beschafft habe. Es ist aber bei der Versenkung der Flotte, weil es noch nicht an Land gebracht war, mit gesunken.

Von Interesse dürfte schließlich auch die Tatsache sein, daß die Soldatenräte, angeregt von dem Soldatenrat des kleinen Kreuzers „Emden", sich mit der Frage der Beibehaltung der Marineseelsorge befaßten. Für die damalige Zeit, wo alles Kirchliche seit den Tagen der Revolution sozusagen durch Tagesbefehl degradiert war, wo es zum guten Ton gehörte, sich als Freidenker zu bekennen, wo es vorgekommen war, daß die zur Teilnahme an der Beerdigung von Kameraden kommandierten Mannschaften für die Teilnahme Stundenlohn forderten, ein beachtenswerter Fortschritt. In einem Rundschreiben des Soldatenrats der „Emden" vom 26. April „An alle" hieß es wie folgt:

„Es ist damit zu rechnen, daß die Trennung von Kirche und Staat in der Republik Deutschland durchgeführt wird und wir somit in der Flotte eventuell unseren Pfarrer verlieren. Der Besuch der Gottesdienste ist freiwillig und soll auch für die Zukunft in der Reichsmarine stets freiwillig sein. Gerade hier in Scapa Flow ist vielen Leuten der Schiffsbesatzungen das Bedürfnis aufgegangen, freiwillig von Zeit zu Zeit den Gottesdienst zu besuchen. Um auch in der neuen Reichsmarine einen Flotten- und Verbandspfarrer zu sichern, der nicht privatim, sondern staatlich angestellt wird, wie das früher der Fall war, möchten wir nach Stellungnahme der einzelnen Schiffe und Torpedoboote mit unserer Bitte an Kommando Internierungsverband und Obersten Soldatenrat herantreten, daß heute schon

Schritte beim Reichsmarineamt und bei der Regierung unternommen werden, damit für die Marine, auch für die Schiffe im Inland und Ausland etatsmäßige Stellen von Pfarrern vorgesehen werden. Der Pfarrer soll nicht nur Gottesdienste abhalten, sondern auch Vorträge nichtpolitischer Art. Einen Beweis, wie notwendig ein Pfarrer gebraucht wird, zeigen die Beerdigungen von drei Kameraden, die hier an Land beerdigt wurden. Herr Pfarrer Ronneberger war zugegen und hat die Grabrede gehalten. Sie wurden als echte deutsche Soldaten mit militärischen Ehren zur letzten Ruhestätte gebettet."

III. Untergangszeiten der Schiffe am 21. Juni 1919

Schiffe

A. Es sind gesunken:		Uhrzeit des Untergangs:
Große Kreuzer:	Seydlitz	1 Uhr 50 Min. Nachm.
„ „	Moltke	1 „ 10 „ „
„ „	v. d. Tann	2 „ 15 „ „
„ „	Hindenburg	5 „ 00 „ „
„ „	Derfflinger.....	2 „ 45 „ „
Linienschiffe:	Kaiser.......	1 „ 25 „ „
„	Prinzregent Luitpold	1 „ 30 „ „
„	Kaiserin	2 „ 00 „ „
„	König Albert....	12 „ 54 „ „
„	Friedrich der Große.	12 „ 16 „ „
„	Bayern	2 „ 30 „ „
„	Großer Kurfürst ..	1 „ 30 „ „
„	Kronprinz Wilhelm .	1 „ 15 „ „
„	Markgraf	4 „ 45 „ „
„	König.......	2 „ 00 „ „
Kleine Kreuzer:	Köln	1 „ 50 „ „
„ „	Karlsruhe	3 „ 50 „ „
„ „	Brummer	1 „ 05 „ „
„ „	Bremse	2 „ 30 „ „
„ „	Dresden......	1 „ 30 „ „

B. Nicht gesunken:

Linienschiff:	Baden	in sinkendem Zustand auf Land geschleppt
Kleine Kreuzer:	Emden	in sinkendem Zustand auf Land geschleppt
„ „	Frankfurt	in sinkendem Zustand auf Land geschleppt
„ „	Nürnberg: Ankerkette gesprengt und schwimmend auf Land getrieben	

Torpedoboote

A.	An der Boje gesunken	32 T-Boote
B.	Auf flachem Wasser und Teile über Wasser	14 T- „
C.	Schicksal fraglich, jedoch wichtige Räume voll Wasser (S 60, V 80)	2 T- „
D.	Geborgen, doch wahrscheinlich auch Wasserschaden (S 132, G 102)	2 T- „

IV. Liste der internierten Schiffe und Torpedoboote und ihrer Kommandanten und Führer

Stab an Bord „Emden"

Chef des Internierungsverbandes	Konter-Admiral v. Reuter
Chef des Stabes	Freg.-Kapitän Oldekop
Admiralstabsoffizier	Kaptlt. Lautenschlager
Flaggleutnant	Oblt. z. See Schilling
Verbands-Zahlmeister	Stabszahlm. Habicht
Marine-Kriegsgerichtsrat	Marine-Kriegsger.-Rat Loesch, Lt. d. Ldw.

an Bord „Markgraf"

Verbands-Ingenieur	Marine-Oberstabs-Ing. Faustmann

an Bord „Prinz-Regent Luitpold"

Verbands-Arzt	Marine-Stabsarzt Dr. Lange

Flaggschiff „Emden"

Kommandant	Kaptlt. Ehlers
Linienschiffe	**Kommandant**
Baden	K.-Kapt. Zirzow
Friedrich der Große	„ v. Wachter
Kaiser	Kaptlt. Wippern
Prinzregent Luitpold	„ v. Reiche
Kaiserin	K.-Kapt. Viertel
König Albert	„ Böhmer
Bayern	Kaptlt. Meißner
Großer Kurfürst	„ Beer
Kronprinz Wilhelm	„ Becker
Markgraf	K.-Kapt. Schumann
König	„ Junkermann
Große Kreuzer	
Seydlitz	Kaptlt. Brauer
Moltke	„ Crelinger
Derfflinger	K.-Kapt. Pastuszyk
Hindenburg	„ Heyden
von der Tann	Kaptlt. Wollanke
Kleine Kreuzer	
Karlsruhe	Kaptlt. v. Ruville
Nürnberg	„ Georgii
Köln	„ Heinemann
Frankfurt	„ Beesel
Brummer	„ Prahl
Bremse	Oblt. z. See Schacke
Dresden	Kaptlt. Fabricius

Torpedoboote

Führer der Torpedoboote . . Korv.-Kapt. Hermann Cordes an Bord S 138
Flaggleutnant . . . . Kaptlt. Schniewind an Bord S 138
Verbands-Ingenieur . . . . Marine-Ob.-Ing. Halwe an Bord H 145
Verbands-Zahlmeister. . . . Marine-Zahlm. d. Res. Horn an Bord S 138

I. T-Flottille

Fl.-Chef. . . . . Kaptlt. Henrici an Bord G 40
G 40, 86, 39, 38, V 129, S 32

II. T-Flottille

Fl.-Chef. . . . . Kaptlt. Mencke an Bord B 110
G 101, 102, 103, V 100, B 109, 110, 111, 112.

III. T-Flottille

Fl.-Chef . . . . Kaptlt. Steiner an Bord S 54
S 53, 54, 55, 91, V 70, 73, 81, 82.

VI. T-Flottille

Fl.-Chef . . . . Kaptlt. Wehr an Bord V 44
H.-Fl.-Chef. XI H.-Fl. . . . Kaptlt. v. Bonin an Bord S 131
V 43, 44, 45, 46, S 49, 50
V 125, 126, 127, 128, S 131, 132.

VII. T-Flottille

Fl.-Chef . . . . Korv.-Kapt. H. Cordes an Bord S 138
H.-Fl.-Chef XIII H.-Fl. . . Kaptlt. Koslik an Bord S 56
H.-Fl.-Chef XIV H.-Fl. . . Kaptlt. Reimer an Bord S 136
S 56, 65, V 78, 83, G 92
S 136, 137, 138, H 145, G 89.

XVII. T-Halb-Flottille

H.-Fl.-Chef . . . . Kaptlt. Sanguin an Bord V 80
S 36, 51, 52, 60, V 80.